

Diese Zusammenfassung beinhaltet die Meldungen auf der Web-Seite der TrolleyMotion (Gemeinnütziger Verein zur Förderung von Trolleybus-Systemen, siehe [www.trolleyemotion.com](http://www.trolleyemotion.com)) im oben genannten Zeitraum. Sie erscheinen aktuell in der Regel Montags abends, und sind weiterhin abrufbar auf TrolleyMotion. Eine gezielte Suche der Meldungen kann auch über die Liste der Trolleybusstädte, abrufbar über die Weltkarte der Datenbank „**Trolleybusbetriebe Weltweit**“ unter „**Aktuelle Situation**“.

Einige Nachrichten wurde aus dem Blickpunkt Straßenbahn und dem Trolleybus Magazine übernommen, mit freundlicher Genehmigung der jeweiligen Herausgeber.

### Eberswalde [DE] - Ausschreibung in Vorbereitung

J. Lehmann - 23.03.09

Eine Ausschreibung für neue Gelenkbusse wird derzeit vorbereitet. Es sollen nun doch Gelenkwagen werden, die angedachte Variante der 15-Meter-Fahrzeuge wurde verworfen, da in Spitzenzeiten die Gelenkwagen sehr voll sind und bei einer Ausschreibung dieses Typs eine geringere Beteiligung zu erwarten ist. Die Fertigstellung des Lastenheftes bedingt jedoch die Genehmigung zur Ausschreibung und so wartet man noch auf die Zustimmung des Eigentümers der BBG.

Es besteht weiterhin die Absicht, das Rollout des ersten neuen Obus anlässlich der Jubiläumsfeier 70 Jahre Obus durchzuführen, die ja im November 2010 ansteht. Es bleibt zu hoffen, daß dieses realisiert wird.

Der Obuspark besteht derzeit nur aus 13 betriebsbereiten Fahrzeugen. Obus 039 erlitt am 11.11.2008 einen schweren Unfall und eine Wiederaufarbeitung wird als nicht wirtschaftlich angesehen. Obus 029 wartet immer noch auf den Einbau des Supercaps-Speicher, hier vertröstet die beauftragte Firma weiterhin. Eventuell wird der Wagen wieder im Normalzustand zurückgebaut, um Engpässe zu überbrücken. Leider kommt es ja immer zu außerordentlichen Ausfällen, nachmittags werden aber nur 10 Obusse benötigt, in der Frühspitze kommen 12 Wagen auf den Obuslinien zum Einsatz, einer der beiden zusätzlichen Kurse ist aber in der Regel ein Dieselbus, so daß maximal 11 Obusse erforderlich sind

Im ersten Schritt beabsichtigen die BBG die Beschaffung von 12 Obussen, vorhandene Dieseltankwagen sollen dann zur Reserve erhalten. Die grobe Beschaffungsplanung sieht die Auslieferung der ersten zwei Trolleys für 2010, rechtzeitig zum Jubiläum im November, und je 5 Wagen in den Folgejahren vor.

Jüngste Neuerwerbung des Betriebs ist ein Oberleitungswagen, gebraucht übernommen aus Braunschweig. Das Fahrgestell stammt von MAN, der Aufbau von Firma Schörling. Der Wagen wird die betriebsinterne Wagen-Nummer 979 erhalten und ist bereits mit dem Kennzeichen BAR-FR 139 angemeldet. Nach der Neulackierung des Fahrzeugs wird der Wagen zur Zeit komplettiert, ein Einsatz wird im April 2009 erwartet. Er löst dann den 10 Jahre älteren Mercedes-Fahrleitungswagen ab.

Foto:

Im Mai 2009 war Trolleybus 039 noch im Einsatz, hier in der Wendeschleife in Ostend am 09.05.2009. Das Ziel "Finow Post" zeugt von früheren Ausbauplänen, es konnte beim Wechsel des Rollbandes festgehalten werden. Aufnahme: Jürgen Lehmann



### Leipzig [DE] - Rückkehr eines echten Oldtimers

Dirk Budach - 16.03.09

In Leipzig konnte ein Obus der ersten Serie des früheren Obusbetriebs von Verkehrsfreunden geborgen und teilweise restauriert werden. Mit Baujahr 1938 handelt es sich um den ältesten in Deutschland erhaltenen Obus.

Der Obus Nr. 104 verrichtete von 1938 bis 1967 – zum Schluss kurzzeitig noch unter der Nr. 304 – seinen Liniendienst im Leipziger Obusnetz, häufig mit einem Personen-Anhänger gekuppelt.

Die fünf Büssing-Obusse "seiner" Serie Nr. 101-105 kamen mit der Aufnahme des Betriebs in 1938 auf der Linie A zwischen Kronprinz-/ Bayrischer Straße und Kleinzschocher/Adler (Wendeschleife Windorfer/Klarastraße) zum Einsatz. (Kronprinzstraße heute Kurt-Eisner-Straße, Bayrische Straße heute A.-Hoffmann-Straße). Letztes Einsatzgebiet war die Überlandlinie C nach Zwenkau.

Nach seiner Ausmusterung am 19.08.1967 wurde der Wagen über den VEB Maschinenhandel Halle an Privat verkauft. Der Käufer nutzte ihn fortan als Wochenendbehausung in seinem Grundstück in der Dübener Heide (Waldsiedlung Wellaune). Zur längerfristigen Erhaltung hatte er ihn vollständig eingehaust und noch mit einem Anbau versehen. Im Zusammenhang mit dem Pächterwechsel des Waldgrundstücks konnte der Verein und Betreiber des „Historischen Straßenbahnhofes Leipzig-Möckern“ dieses historisch wertvolle Unikat im Jahr 2003 erwerben. Über mehrere Monate waren ehrenamtliche Arbeitseinsätze nötig, um die Einhausung, An- und Einbauten zu beseitigen. Mit viel technischem Geschick und Erfindungsreichtum gelang es den Spezialisten des Vereins, den Obus in einen rollfähigen Zustand zu bringen, damit er über die engen Wege der Waldsiedlung herausbugsiert werden konnte. Auf einem LKW-Abschleppwagen mit Rampe wurde er schließlich am 12. Mai 2004 in den Historischen Straßenbahnhof Leipzig-Möckern überführt.

Am 02. Juni 2006 verließ der Obus Leipzig per Tieflader in Richtung Harz. Im Rahmen einer Arbeitsförderungsmaßnahme bei der Vereinigung Brücke e.V. in Blankenburg wurde die Karosse einer Grundinstandsetzung unterzogen und kehrte am 25. Juni 2008 nach Leipzig zurück. Der gesamte Stahlaufbau wurde sandgestrahlt und nahezu neu wiederhergestellt. Korrektur- und Richtarbeiten sind noch notwendig sein, danach soll das Fahrzeug lackiert werden, um das äußere Erscheinungsbild von 1938 wieder herzustellen.

Es ist beabsichtigt, den Obus auch betriebsfähig herzurichten und für den Fahrgastbetrieb zu nutzen. Sicher wird mangels Obus-Fahrleitung die Energiequelle dann ein Notstromaggregat sein. Die zur Zeit geführte Energieträgerdiskussion lässt aber auch ein wenig Hoffnung zu, irgendwann einmal mit diesem Oldtimer im neuen Leipziger Obusnetz fahren zu können.

### Solingen [DE] - ÜHIII 59 wieder unterwegs

[J. Lehmann](#) - 09.04.09

Der historische Obus Nr. 59 fährt auch in diesem Jahr wieder von April bis Oktober an jedem zweiten Sonntag im Monat die "RitterTour" im "Bergischen Ring" von Wuppertal-Vohwinkel (Schwebebahn) über Solingen-Gräfrath, Graf-Wilhelm-Platz nach Burg, Brücke entsprechend der Obuslinie 683. Der erste Fahrtag findet am Ostersonntag, 12.04.2009 statt.

Zum Einsatz kommt -technische Verfügbarkeit vorausgesetzt- der Obus Nr.59 vom Typ ÜH III s, Baujahr 1959. Ansonsten können die Fahrten jederzeit ausfallen. Die Mitfahrt erfolgt gegen eine freiwillige Spende.

Der Obus nimmt die Fahrt um 11.05 Uhr am Graf-Wilhelm-Platz Richtung Burg auf. Die Abfahrten ab W-Vohwinkel sind um 12.37 Uhr, 14.07 Uhr, 15.52 Uhr und 17.37 Uhr (diese Fahrt nur bis Graf-Wilhelm-Platz), die Abfahrten ab SG-Burg Brücke um 11.48 Uhr, 13.22 Uhr, 15.07 Uhr und 16.52 Uhr. Der Zu- und Ausstieg sind an jeder Haltestelle möglich. Aus Sicherheitsgründen hat der historische Obus keine Stehplätze, bei Belegung aller 28 Sitzplätze können leider keine weiteren Fahrgäste zusteigen. Ebenso ist die Mitnahme von Kinderwagen, Fahrrädern oder Rollstühlen leider nicht möglich.

In Burg wird der Obus auf der Drehscheibe für die Rückfahrt gewendet. Dieses kann auch noch nahe dem geplanten Umstellungstermin auf neue Gelenkwagen (siehe Meldung vom 08.12.2008 und 02.02.2009) erlebt werden. Bis mindestens zum Ende der Sommerschulferien wird die Drehscheibe auch im Linienverkehr bedient. Eine Aufnahme der Bauarbeiten für die neue Wendeschleife in Unterburg, die von den neuen Gelenkobussen mit ihrem Diesellaggregat angefahren werden, sind Anfang April noch nicht aufgenommen wurden. Die Auslieferung der Hess-Trolleybusse wird ungeachtet dessen weiter fortgeführt. Wie geplant liefert die Firma Carrosserie Hess Ende April die ersten Serienfahrzeuge aus. Die bereits fertigen Wagen werden in der kommenden Woche (14.-17.04.09) im Werk von der SWS abgenommen. Entgegen früherer Planungen erfolgt auch die TÜV-Abnahme bei der Firma Hess, sie ist für den 27.04.2009 geplant. Nach erfolgreicher Abnahme startet dann der Transport nach Solingen.

### **Wagenpark vorübergehend aufgestockt**

[J. Lehmann](#) - 25.05.09

Nach Abnahme der Trolleybusse in der Schweiz bei der Herstellerfirma Hess am 15./16.04.2009 startete die Auslieferung der Serienfahrzeuge, Gelenktrolleybus 953 traf am 21.04.09 ein, gefolgt von 954 und 955 am 23. und 28.04.2009. Drei weitere Swisstrolleys erhielten im Werk die Abnahme durch die SWS am 04./05.05.2009 und gelangten am 07. (956), 12. (957) und 14.05.09 (958) jeweils in den frühen Morgenstunden nach Solingen. Die TÜV-Abnahme für alle sechs Wagen fand am 14. Mai 2009 statt, die Zulassung erhalten die sechs SwissTrolleys nach Erhalt der Papiere voraussichtlich im Laufe dieser Woche. Die elektrische Abnahme erfolgte am 18-20.05.2009, nach Erhalt der schriftlichen Unterlagen werden Anfang Juni die acht Fahrzeuge für den Linieneinsatz zur Verfügung stehen.

Da die Linie 683 weiterhin bis zur Fertigstellung des Wendeplatzes in Unterburg ausschließlich von Solowagen

bedient werden kann, findet eine vorübergehende Aufstockung des Wagenparks statt. Von den 14 Soloobussen wurde am 08.05.09 lediglich Obus 35 abgestellt, da er einige Mängel im Bodenbereich aufwies. Mit dem Berkhof-Gelenkobus 176, der immer noch auf Ersatzteile wartet, wurde er im hinteren Bereich des Betriebshof abgestellt. In die Serienfahrzeuge flossen zahlreiche Verbesserungen gegenüber den Serienfahrzeuge ein: So erhielt der Zugang zwischen Fahrerkabine und der über dem Radkasten angeordneten Haltestange eine Verbreiterung von 59 auf 66 cm, so daß ein zügiger Durchgang möglich wird. Die rund 80 cm breite Ablage hinter der Rücksitzbank, die durch den Raum für den Hilfsantrieb entstand, erhielt einen mit Bügel als Sicherung. Zudem wurde die Verriegelung der Klappen verstärkt und die Wartungsklappe an der Rückfront läßt sich weiter öffnen. Die beiden Vorläuferfahrzeuge werden entsprechend angepaßt.

Diese zwei Wagen, die seit Ende Januar im Linienverkehr stehen, erbrachten bislang eine Laufleistung von je 8.000 km. Sie wurden häufig als Einsatzwagen morgens eingesetzt um tagsüber für Schulungsfahrten bereit zu stehen, ansonsten erfolgte ein Einsatz auf den Linien 681/682. Mittlerweile wurden alle SWS-Fahrer geschult, nun folgt Schulung der VSG- und Elba-Fahrer, die seit Anfang des Jahres die Bedienung der Linien 684-686 übernommen haben. Dann können die Wagen auch hier zum Einsatz kommen, wünschenswert wäre die Bedienung der Linien 685/86 nach Aufderhöhe, wo wegen Bau eines Kreisverkehrs die Obusse ab der Haltestelle Steinendorf bis Aufderhöhe mit Hilfsmotor fahren. Während an der Endhaltestelle der Fahrer die Stangen anlegt, werden sie an der Haltestelle Steinendorf von Mitarbeitern der Verkehrs-Service Gesellschaft abgelegt. Dieses könnte bei Einsatz der Hess-Trolleybusse automatisch erfolgen.

Die Fahrleitungsarbeiten am Hauptbahnhof in Ohligs im Zuge des dortigen Umbaus der Haltestellenanlage erfolgten Anfang Mai 2009 nach der Errichtung der Stahlkonstruktion für die Haltestellenüberdachungen im April 2009. Diese Stahlkonstruktion wurde so konzipiert, daß sie auch als Fahrleitungsmasten dient. Mit der neuen Anlage erhalten die beiden Obuslinien eine aufwändige Führung, von Wald kommend gelangen sie mit einer S-Kurve auf den Platz, zudem geht Fahrzeit an der Linksabbiegerspur beim Warten an der Ampel verloren. Die Fahrleitung ist entsprechend aufwändig, jedoch erhielt sie keine Weichen, so daß ein Wenden nicht mehr möglich ist. Die Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs erfolgte am 26.05.2009, siehe weiterführender Link "Mehr Informationen".

Die restlichen sieben Hess-Obusse werden bis Ende Juni ausgeliefert. Der Ersatz der Soloobusse kann erst erfolgen, wenn der Wendeplatz in Unterburg an der Eschbachstraße gebaut wird. Für die Tiefbauarbeiten der rund 1000 qm großen Anlage mit zwei Halteinseln und PKW-Stellplätzen einschließlich Beleuchtung und Personal-WC-Anlage veröffentlichte die Stadt Solingen im März 2009 eine Ausschreibung, demnach sollen die Arbeiten am 08.06.09 beginnen und bis zum 12.09.2009 fertiggestellt werden. Der angedachte Umstellungstermin für Ende der Sommerschulferien (16.08.2009) wird entsprechend dem Fortschritt der Bauarbeiten verlegt.

Die Drehscheibe bleibt in Betrieb, jedoch beschränkt sich deren Nutzung nur für auf die an jedem 2. Sonntag im Monat stattfindenden Fahrten des Obus-Museum Solingen e.V., der mit einem Sommerfest am 27.06.2009 sein 10-jähriges Bestehen feiert.

Die Beschaffung von Dieselbussen für dieses Jahr wurde zurückgestellt, die gemeinsam mit Wuppertal und Hagen durchgeführte Ausschreibung wurde entsprechend abgeändert und erhielt eine Fristverlängerung zur Abgabe. Mercedes-Fahrleitungswagen ab.

Foto:

Die Standplätze für die neuen Hess-Trolleybusse auf dem Betriebshof wurden am 13.05.2009 eingerichtet. Die neuen Swisstrolleys erhielten in der zweiten Reihe ihren Standplatz, beginnend mit 951, in der ersten Reihe befinden sich nun die Standplätze der Solowagen, die bislang in der zweiten Reihe standen.  
Aufnahme: Jürgen Lehmann



### Salzburg [AT] - Aufstockung des Wagenparks, Umleitungsverkehr

[J. Lehmann](#) - 30.03.09

Mit einer kleinen Feier am 05.03.2009 erfolgte die Freigabe der beiden aus Montreux übernommenen, 13-jährigen Gelenktrolleybusse. Die nun mit den Betriebsnummern 259 und 260 versehenen Wagen wurden in den letzten vier Monaten an Salzburger Verhältnisse angepaßt und erhielten auch ein Farbleid in rot und weiß wie die übrige Stadtbuss-Flotte, jedoch überwiegt der Rot-Anteil. Am 09.03.2009 erfolgte der erste Einsatz vom Obus 260 auf der Linie 6.

Die beiden Fahrzeuge sind für die im Juni 2009 zum kleinen Fahrplanwechsel vorgesehene Umstellung des östlichen Teils der Buslinie 20 auf Obusbetrieb. Eine feierliche Eröffnung ist derzeit für den Sonntag morgen (14.06.2009) geplant. Aufgrund der anhaltenden kalten Witterung konnten die Fahrleitungsarbeiten hier sowie in Itzling (Verlängerung der Linien 3 und 5 um etwa 500 m) nicht voranschreiten, so daß ein Termin für die Verlängerung noch nicht feststeht.

Rechtzeitig zum Jubiläum „100 Jahre elektrischer Nahverkehr in Salzburg“, welches mit Aktionstagen bei Obus und Lokalbahn zwischen dem 30.09. bis 11.10.2009 gewürdigt wird, sollen die ersten der 20 bei Solaris bestellten Gelenktrolleybusse ausgeliefert sein, der Rohbau des ersten Fahrzeugs ist bereits fertiggestellt. Für die 20 Wagen sind die Betriebsnummern 301-320 vorgesehen.

Der Neubau der Eisenbahnbrücke über die Rainerstraße in der Nähe der Haltestelle Kiesel, die als Hauptverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Salzburger Innenstadt von fünf Linien befahren wird, zieht eine Vollsperrung am Wochenende 28./29.03.2009 und am Sonntag den 05.04.2008 nach sich. Die Obuslinien 1 und 2 werden an diesen Tagen geteilt bedient, auf der Linie 3 verkehren Gelenkbusse mit Hilfsantrieb über eine Umleitungstrecke über die Schwarzstraße. Aufgrund des geringeren Wagenauslaufes an Sonntagen können die Linien 5 und 6 an den Sonntagsterminen ebenfalls mit Obussen mit Hilfsantrieb ausgerüstet werden und somit die Umleitungsrouten bedienen, am Samstag verkehrten sie geteilt.

### **Erste überwiegend privat finanzierte Obusverlängerung**

[J. Lehmann](#) - 04.05.09

Anfang Juli 2009 ist die Betriebsaufnahme der ersten überwiegend privat finanzierten Obusverlängerung geplant. Die Linien 3 und 5 sollen von der bestehenden Endstation Itzling Pflanzmann zu einer neuen Wohnsiedlung mit Großmarkt verlängert werden. Die Finanzierung trägt unter anderem der Wohnbauträger und der Betreiber des Großmarktes.

Zuvor erfolgt die Eröffnung einer neunten Obuslinie: Die künftige Obuslinie 10 (heute Teil der ALBUS Linie 20) ist bereits in Bau und wird am 14. Juni 2009 eröffnet. Ab 10.00 Uhr ist an der neuen Endhaltestelle Sam St. Severin ein Eröffnungsfest geplant. Die Streckenführung verläuft wie folgt : Sam St. Severin - Gnigl S-Bahn - Fürbergstraße - Volksgartenbad - Zentrum - Mülln - Riedenburg und zurück über Zentrum.

Zudem wird das dichte Netz von Betriebs- und Verbindungsstrecken weiter ausgebaut. Noch im ersten Halbjahr 2009 soll eine Verbindung aus Richtung Hbf. von der Rainerstraße in die St. Julien Straße installiert werden. Eine derartige Verbindung gab es bereits ab 1986 für die damalige Linie 77. Außerdem soll die Abstellspur in der F.v. Lehnert Straße künftig über eine E-Weiche erreichbar sein.

Mit einer umfangreichen Festfolge zwischen 30. September und 10. Oktober 2009 wird in Salzburg das Jubiläum "100 Jahre elektrischer Stadtverkehr" begangen. Gedacht wird dabei der elektrischen Straßenbahn die von 1909 bis 1940 durch die Straßen der Stadt fuhr und natürlich der Erfolgsgeschichte des Obus in der Festspielstadt. Zwischen 2. und 10. Oktober 2009 soll der restaurierte Triebwagen 4 der Salzburger Straßenbahn bei Puppikumsfahrten vorgeführt werden. Am 2. Mai 2009 wurde der im Auftrag der Museumstramway Mariazell restaurierte Triebwagen zur Saisoneroöffnung im Wiener Straßenbahnmuseum bis zum Herbst 2009 präsentiert. Am 10.10.2009 gibt es dann einen "Tag der offenen Tür" in der Obusremise Alpenstraße mit interessanten Zubringerfahrten. Aktuelle Programminformationen gibt's unter: [www.slb.at](http://www.slb.at) oder [www.stadtbuss.at](http://www.stadtbuss.at).

Die ersten drei Vorserienfahrzeuge für die neue Obusgeneration (301ff) sind bei SOLARIS in Posen (PL) im Bau. Bereits in den nächsten Wochen soll die Überstellung des ersten Obus nach Mährisch Ostrau (CZ) erfolgen, wo in der Obuswerkstätte des dortigen Betriebes die E- Ausrüstung von Cegelec montiert wird. Anfang Oktober soll zum Jubiläum " 100 Jahre elektrischer Stadtverkehr" der erste neue Obus bereits in Salzburg vorgestellt werden können.

### **Das Netz wächst weiter!**

[J. Lehmann](#) - 18.05.09

Am 11. Mai trafen die politisch Verantwortlichen von Stadt und Land Salzburg die Entscheidung, das Salzburger Obusnetz noch im September 2009 neuerlich zu erweitern. Die bisher im Stadtzentrum endende Obuslinie 8 von Salzburg Süd über Alpenstraße soll via Maxglan und Airport zu einem neuen Einkaufszentrum im Walser Ortsteil Himmelreich geführt werden. Bei dieser Streckenführung können vorhandene Fahrleitungsanlagen weitestgehend mitgenutzt werden - nur in Himmelreich muß eine Wendeschleife mit Überholspur neu errichtet werden.

Mit dieser Linienverlängerung erhält der Salzburger Flughafen eine Obusanbindung im 5-Minuten-Takt und erstmals eine umsteigefreie Verbindung in die Altstadt.

Auf dem im weiterführenden Link "mehr Information" abrufbaren Netzplan sind die Obusnetzerweiterungen 2009 in rot gekennzeichnet:

Linie 10 nach Sam St. Severin ab 14. Juni 2009

Linie 3 und 5 nach Itzling Pflanzmann (neu) ab 9. Juli 2009

Linie 8 nach Himmelreich vstl. ab der zweiten Septemberwoche 2009

Die Verstärkungsfahrten der Linie 8 nach Schule Lehen werden dann von der Obuslinie 10 übernommen.

Für Umleitungsverkehr erhält die Fahrleitung an der Kreuzung Willibald Hauthaler Straße /Aighhofstraße aus Richtung Landeskrankenhaus eine zusätzliche Abbiegemöglichkeit in und von Richtung Aighhof.

### Genève [CH] - Flexible Anpassungen bei Bauarbeiten im Zentrum

[J. Lehmann](#) - 11.05.09

Für die neue, 6,5 km lange Tramlinie Cornavin - Bernex, die nach dreijähriger Bauzeit im Dezember 2011 die Trolleybuslinien 2 und 19 im westlichen Abschnitt ersetzen, konnten am 24.11.2008 die Vorarbeiten und Anfang 2009 die umfangreichen Bauarbeiten beginnen.

So verkehren ab dem 19.01.2009 die Linien 3, 10 und 19 in der Fahrtrichtung von Bel-Air wie die Linie 7 über die Rue du Temple und dann weiter über die Rue des Terreaux-du-Temple nach Cornavin. Auf letzterer Straße wurde Fahrleitung neu montiert und eine Ersatzhaltestelle Haltestelle Coutance neu eingerichtet.

Seit dem 17.02.2009 musste aufgrund weiterer umfangreicher Bauarbeiten die Haltestelle Bel-Air Quai der Obuslinien 3, 7, 10 und 19 (sowie Bus 1 und 5) aufgegeben werden, stattdessen wurde auf der Bel-Air Pont eine Haltestelle angelegt. Die Obuslinien fahren gleichzeitig in beiden Richtungen über die östliche der beiden Brücken über einen Seitenarm der Rhone. Anpassungen der Fahrleitungen waren hier erforderlich, doch hielt sich der Aufwand durch die weitgehend vorhandenen Querverspannungen für die Fahrleitungen der Gegenrichtung in Grenzen und gewährleistet so einen flexiblen Einsatz der Obusse.

Zudem wurde Mitte Dezember 2008 bei der Haltestelle Pre-Longet eine Weiche eingebaut, damit Trolleybusse in der Schleife von Onex wenden können und somit einen möglichen Ersatzverkehr verringern.

Für die Periode nach der Straßenbahnumstellung soll auch das Trolleybusnetz wieder erweitert werden: Zu den Infrastrukturprojekte, die nun für die Periode 2011 - 2014 mit einem Anteil von 40 % von der Eidgenossenschaft unterstützt werden, gehört die Umstellung der derzeitigen Autobuslinie 9 nach Petit-Bel-Air mit eine Verlängerung nach Annemasse auf einer eigenen Trasse.

### Luzern [CH] - Erneuerungen und Erweiterungen

[J. Lehmann](#) - 20.04.09

Die stetige Verjüngung des Trolleybusparks wird fortgesetzt, 16 Trolleybusse bestellte die Verkehrsbetriebe Luzern bei den Firmen Hess und Vossloh-Kiepe. Bereits zwischen September 2004 und Mitte 2006 gingen zehn Swiss-Trolley der Firma Hess in Betrieb. Drei der 16 geordneten Wagen sind ausgeliefert, der erste SwissTrolley wurde am Montag, 20.04.2009 im Rahmen einer Pressekonferenz vorgestellt. Gleichzeitig stellte die Verkehrsbetriebe die neue Werbekampagne "Mehr Luft" vor, dabei wird nicht nur die durch den Einsatz von Trolleybussen resultierende saubere Luft in Luzern hervorgehoben, sondern es ist auch die bessere Luft in den Fahrzeugen (durch die Klimaanlage) und den Raum für die Fahrzeuge im Straßenverkehr (Busspuren) gemeint.

Direktor Nibert Schassmann legte in seiner Eröffnungsrede dar, daß Trolleybusse zwar fast doppelt so teuer wie Dieselmotoren sind aber bedingt durch die Aluminiumkonstruktion und durch die verschleißfreie Elektrotechnik auch doppelt so lange haltbar sind.

Aber nicht nur im Fuhrpark, sondern auch in der Erweiterung des Netzes soll investiert werden So führte Pia Maria Brugger, Geschäftsführerin des Zweckverbands öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern ÖVL in Ihrer Ansprache aus, daß die Verlängerung der Linie 6 um 1,6 km bis nach Büntenen bereits beschlossen und für Dezember 2012 geplant ist sowie die Verlängerung der Linie 1 von Maihof um 4,5 km in die Gemeinde Ebikon ebenfalls politisch getragen wird und voraussichtlich 2013 realisiert werden könnte. Zwei weitere Umstellungen sind noch in der Vorschlags- und Visionsphase, und zwar nach Littau (derzeit Linie 12 mit 2,4 km) und Horw (derzeit Linie 20 mit 2,6 km).

Vor einer Probefahrt mit dem neuen Trolleybus erläuterte Christian Zumsteg, Leiter Rollmaterial der VBL die Unterschiede zu den vor 3-5 Jahren gelieferten ersten SwissTrolleys. Sie sind mit 18,66 m rund 70 cm länger und können mit 146 Personen 14 Fahrgäste mehr befördern. Zudem erhalten die Fahrzeuge eine Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum. Mit den 16 neuen Trolleybussen können dann die Trolleybuslinien 2, 6, 7 und 8 niederflurig bedient werden. Für die Linie 1 ist dieses bereits erreicht, es stehen die drei 2006 beschafften Doppelgelenkwagen LighTram sowie Niederfluranhänger hinter den rund 20-jährigen Soloobussen zur Verfügung. Lediglich auf der Linie 4 kommen weiterhin Solowagen zum Einsatz, deren Restaurierung und Neulackierung in weiß/blau fortschreitet. Mittlerweile tragen acht Fahrzeuge (260-266, 270) das neue Farbkleid. Für den angedachten Ersatz durch Doppelgelenkwagen gibt es eine Option bei der Firma Hess, die jedoch vorerst nicht gezogen wird.

Die neuen Trolleybusse (211-226) werden die nun 20 Jahre alten Trolleybusse 181-200 ersetzen. Drei Wagen (181, 182, 186) dienten bereits Anfang 2009 als Ersatzteilspender und sind bereits verschrottet. Sie wurden durch die Taktanpassung der Trolleybuslinie 2 (siehe Meldung vom 10.03.08) entbehrlich. Auch der überwiegende Teil der übrigen 17 Fahrzeuge werden als Ersatzteilspender für die verbleibenden Solowagen dienen, nur etwa fünf Wagen sollen zum Verkauf angeboten werden.

**Schaffhausen [CH] - Sind 12 Mio.SFR zu viel für die Umwelt?**

[J. Lehmann](#) - 20.04.09

Der Stadtrat beschloß am 16.09.2008 eine Vorlage zu Händen des Stadtparlaments für die Beibehaltung des Obusbetriebs sowie einen 11 Mio.-Kredit für die Beschaffung von sieben neuen Gelenktrolleybussen (8,4 Mio SFR), einen Turmwagen (0,8 Mio SFR), für die Modernisierung von Gleichrichterstationen und für Unvorhergesehenes (1,3 Mio SFR) sowie für einen Dieselmotortrolleybus (0,6 Mio SFR) als Reservefahrzeug. Der Stadtrat ist überzeugt, daß mit der Weiterführung des elektrischen Betriebs die Stadt in Bezug auf die Klimaziele auf dem richtigen Weg sei. Die rund 10% höheren Jahreskosten gegenüber einem Dieselmotortrolleybus sieht der Stadtrat als angemessen an. Die erforderliche Abstimmung des Stadtparlaments verzögerte sich jedoch und steht weiterhin noch aus, da wegen den Kommunalwahlen Ende 2008 das Parlament neu gebildet werden mußte. Bislang bestätigten die Politiker am 31.03.2009 lediglich den Beschluß, einen Dieselmotortrolleybus für 590.000 SFR zu beschaffen. Das städtische Parlament hat nun eine Spezialkommission eingesetzt, welche im April ein erstes Mal getagt hat. Zwei weitere Sitzungen wurden im Mai festgelegt. Die parlamentarische Beratung findet somit frühestens im Juni statt.

Sobald diese Entscheidung bestätigt wird, erfolgt die Ausschreibung von neuen Trolleybussen. Diese ersetzen die sieben Trolleybusse des Baujahrs 1991, die derzeit für den Betrieb der Linie 1 (6 Kurse) zur Verfügung stehen. Ein Trolleybus (Nr.114) ist nach einem Brand im Außengelände des Depots Ebnat, der aufgrund eines technischen Defekts am Notstromaggregat entstand, abgestellt und dient als Ersatzteilspender. Eine Wiederherstellung gilt als unwirtschaftlich.

Für die vom Gutachten empfohlene Erweiterung des Betriebs durch Umstellung der Buslinie 3 wurden vorab Kostenanschläge eingeholt. Nach einem Angebot der Firma Kümmler&Matter betragen die Kosten für Fahrleitungsbau der 8,4 km langen Linie 3 rund 12 Mio SFR, davon entfallen 8 Mio. SFR auf die Fahrleitung und 4 Mio SFR sind für Unterwerke erforderlich. Hinzu kommen noch 8,4 Mio SFR für acht Trolleybusse, so daß insgesamt 21,6 Mio. aufzuwenden sind. Eine Beschlußvorlage ist nun erst für 2013 beabsichtigt da für die Linie 3 erst 2001/2003 neue Gelenkdieselmotortrolleybusse beschafft wurden. .

Es ist bedauerlich, daß die Investitionen, die über mehrere Jahrzehnte gesehen tragbar sind und zudem eine Verminderung der Betriebskosten der derzeit einzigen Linie nach sich zieht, zeitlich so stark verschoben wird. Die Investitionen der Fahrleitung sollten nun unmittelbar erfolgen, so daß beide Linien mit den vorhandenen Trolleybussen, die ja noch nicht mal 20 Jahre alt sind, und den neuen Trolleybussen bedient werden, ehe dann zu einem späteren Zeitpunkt diese durch Neufahrzeuge ersetzt werden sollten. Das wäre in Anbetracht der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung des Klimawandels das richtige Zeichen!

Aus Sicht der Unternehmensleitung kann eine sofortigen Umstellung der Linie 3 wie beschrieben nicht unterstützt werden: Konsequenz dieses Vorgehens wäre, dass moderne Niederflrbusse durch alte, hochflurige und nicht behindertengerechte Trolleybusse ersetzt würden. Dieses würde nach Meinung der Unternehmensleitung zu Fahrgastverlust führen und die Massnahme gäbe damit auch umweltpolitisch ein falsches Signal. Es besteht die Meinung, dass moderne öV-Systeme an sich richtige ökologische Signale setzen.

**St. Gallen [CH] - SwissTrolley-Invasion**

[J. Lehmann](#) - 23.03.09

Eine Invasion von Swiss-Trolleys hielt in St. Gallen Einzug. Innerhalb nur vier Monaten wurden 17 Gelenktrolleybusse ausgeliefert und prägen nun das Stadtbild. Nach der Abnahme im Werk der Firma Carrosserie Hess am 19.02.2009 wurde am 23.02.2009 der 17. und letzte Normal-Gelenkwagen nach St. Gallen überführt. Die technische Abnahme des BAV (Bundesamt für Verkehr) erfolgte am 26.02.2009 gemeinsam mit dem vorletzten Fahrzeug (186). Damit stehen alle 17 Trolleybusse für den Einsatz im Liniennetz zur Verfügung. Die Saurer-Trolleybusse des Baujahrs 1984 (101-111) wurden bereits nach Plowdiw (Bulgarien) verkauft und der Abtransport der letzten beiden Wagen erfolgte Mitte Februar 2009. Zur Verladung am Güterbahnhof fuhren sie in eigener Kraft dorthin, lediglich die Komponenten z.B. des Betriebsleitsystems (RBL) wurden vorher ausgebaut. Von der jüngeren Serie 151-168 (NAW/Hess, Bj.1991) sind bereits fünf Wagen (153, 156, 158, 159, 165) abgestellt. Einige Bauteile wie Bordrechner, GSM/GPRS Modul und Sehbehindertenerkennungssystem PAVIP wurden für die neuen Hess-Fahrzeuge verwendet. Von den insgesamt 18 Fahrzeugen verbleibt der mit einem zusätzlichen Nachläufer zu einem Doppelgelenktrolleybus umgebaute 155 in St.Gallen. Für die restlichen Wagen laufen im Moment Verkaufsverhandlungen, in einer ersten Tranche werden 8 Gelenkwagen abgegeben. Die weiteren neun folgen gegen Ende 2009, sobald die bestellten sieben LighTrams abgeliefert sind. Da die um einige Jahre jüngeren Fahrzeuge im letzten Jahr noch eine grosse Unterbodensanierung mit teilweiser Achserneuerung unterzogen wurden, sind sie im Wert einiges höher einzustufen als die Saurer-Gelenktrolleybusse.

**Arnhem [NL] - Verdichtung von Trolleybuslinien**

[J. Lehmann](#) - 30.03.09

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 verkehrt die Linie 5 von Montag bis Freitags zwischen 9:00 und 13:00 Uhr in Schulzeiten im 7½-Minuten- statt bislang im 10-Minuten-Takt. Während den Hauptverkehrszeiten besteht weiterhin ein 6-Minuten-Verkehr. Somit erhöht sich die Anzahl der Kurse auf den vier Trolleybuslinien von 30 auf 33, ab 13 Uhr kommen je 3 Wagen

für die Linie 3 (Verdichtung von 15 auf 10 Minuten) und der Linie 5 hinzu. Morgens sind 40 Kurse auf den vier Obuslinien zu besetzen, da auf der Linie 5 zeitweise ein 5-Minuten-Verkehr angeboten wird. Hierfür stehen zwar 42 Trolleybusse zur Verfügung, darunter sind jedoch drei störanfällige Prototypen und 11 Soloobusse, die fast ausschließlich auf der Linie 3 zum Einsatz kommen. So kommen leider häufig Dieselsebusse zum Einsatz, am 06.03.09 waren es acht, eine Woche später wurden sogar elf Wagen gesichtet. Die 11 Solowagen werden ab Ende 2009 durch 9 Hess/Vossloh-Kiepe-Trolleybusse ersetzt (siehe Meldung vom 17.11.08). Der erste Wagen soll bereits zum Tag der offenen Tür am Sonntag, 06.09.2009 im Depot vorgestellt werden, diese Veranstaltung wird im Rahmen des 60-jährigen Jubiläums des Betriebs abgehalten. Zeitgleich ist auch die Eröffnung der Trolleybusanbindung der Neubausiedlung Schuytgraaf geplant, die erforderlichen Fahrleitungsarbeiten wurden Anfang 2009 aufgenommen.

### Gent [BE] - Vorletzte Fahrt

[J. Lehmann](#) - 11.05.09

Wegen Tiefbau- und Gleisbauarbeiten in der Innenstadt sind seit dem 20.04.2009 die Straßenbahnlinie 1 und 4 unterbrochen. Auch die Fahrleitung wird erneuert und in diesem Zuge erfolgt der ersatzlose Ausbau der Kreuzungen mit der Obusfahrleitung. Auch wenn bislang nur ein Hybridbus (Nr.5358) von den 20 Wagen, die die Trolleybusse 2010 ersetzen sollen, geliefert wurde, können seit Dezember mit dem vorhandenen Dieselsebusen alle 15 Kurse der Obuslinie 3 besetzt werden. Lediglich am 11.3.2009 mußte Obus 06 auf der Linie 3 aushelfen, der letzte Einsatz von drei Trolleybussen erfolgte am 23.12.2008. Mittlerweile sind 11 Trolleybusse (02, 07, 09, 12-17, 19, 20), in einem alten Depot in Lochristi und fünf Obusse im Depot (01, 03, 05, 06, 10) abgestellt.

Am 5.5.2009 kam Trolleybus 11 nochmals zum Einsatz für eine 17-köpfige Besuchergruppe des NTV (Nederlandse Trolleybus Vereniging) Von Dampoort bis zum Malpertuusplein mußte der Obus wegen dem Ausbau von Kreuzungen und Abschaltung der Oberleitung mit Hilfsantrieb verkehren.

Für den 14.06.2009 ist nun eine Abschiedsfahrt und damit die Einstellung des Trolleybusbetriebs geplant. Hierfür erhält der Trolleybus 08 eine neue Lackierung, die derjenigen zur Eröffnung des Betriebes vor 20 Jahren entspricht. Zudem soll aus dem Transportmuseum der Stadt Brüssel Wagen 6023 elektrisch verkehren, es handelt sich um einen 10 Meter langen Trolleybus, der von 1956 bis zur Einstellung der einzigen Obuslinie 54 im Februar 1964 in Brüssel verkehrte. Der Wagen verfügt über eine Reihe von Akkus, so daß einige Abschnitte ohne Oberleitung überbrückt werden können.

Bereits bei den Gleisbauarbeiten in der Innenstadt wird der mögliche Gleisabzweig für eine beabsichtigte Straßenbahnlinie 3 berücksichtigt. Aufgrund der engen Straßenzüge, die durch parkende Autos schon kaum einen zweispurigen Busverkehr ermöglichen, ist eine Realisierung äußerst fraglich. Es bleibt zu hoffen, daß doch noch ein Umdenken erfolgt, denn die Hybridbusse können nach derzeitigen Entwicklungsstand lediglich etwa 1 km ohne lärmenden Dieselmotor fahren. Zumindestens ist geplant, die Trolleybusfahrleitung bestehen zu lassen. Vielleicht kann eine lokale Initiative ein Umdenken erreichen. Für die baulich historische Innenstadt von Gent wäre ein umweltfreundliches und lärmfreies Verkehrsmittel wünschenswert.

### Castellón [ES] - Noch ausbaufähig

Dirk Budach - 02.03.09

Die durchschnittliche Nutzung auf der 2 km langen, ersten Strecke des spurgeführten Trolleybussystems im spanischen Castellón de la Plana beträgt gegenwärtig gut 3.000 Fahrgäste an Werktagen bzw. an Uni-Öffnungstagen, entsprechend einer mittleren Belegung mit 13 Fahrgästen. Diese Zahlen entsprechen einem geschätzten jährlichen Fahrgastaufkommen von etwa 800.000 Passagieren. Eine deutliche Steigerung wird mit der Eröffnung der Verlängerung durch das eigentliche Stadtzentrum bis zum Hafen Grao erwartet, für dessen Hauptabschnitte entlang der breiten Avenida del Mar die Bau-Ausschreibungen vor dem Abschluss stehen. Nicht geklärt ist weiterhin die Frage der künftigen Fahrzeugausrüstung, soll doch das Zentrum frei von Fahrleitungen bleiben, aber auch nicht im Dieselhilfsantrieb befahren werden. Für die Verlängerung müßten folglich Busse mit Batterie-Hilfsantrieb beschafft werden. Die drei bislang vorhandenen Cristalis-Solowagen (Nr. 146 - 4405 GCY, Nr. 147 - 8642 GCY und Nr. 148 - 4414 GCY) besitzen ein Dieselaggregat für den fahrleitungslosen Betrieb.

### **- Trolleybusse verbinden 2012 die Gemeinden Elda, Petrer und Monóvar in Spanien?**

Dirk Budach - 18.05.09

Nach dem Vorbild des ersten, 2008 in der Region Valencia eingeführten Spur-Trolleybus-Systems in Castellón de la Plana sollen weitere Anlagen entstehen.

Die Achse Elda-Petrer-Monóvar verbindet drei Gemeinden im Großraum Alicante mit zusammen mehr als 100.000 Einwohnern. Der öffentliche Verkehr sowohl innerhalb dieser Orte als auch untereinander soll durch eine 10 km lange Obuslinie weitgehend auf Eigentrasse mit optischer Spurführung verbessert werden. Ende Februar 2009 wurden die Planungen für den ersten Abschnitt Elda-Petrer in Auftrag gegeben, nachdem Mittel aus dem Infrastrukturfonds der Zentralregierung in Aussicht gestellt worden waren. Die angedachte Strecke umfasst auch eine Führung durch die enge Altstadt von Petrer sowie den Bau einer Bus- und Fußgängerbrücke über den Río Vinalopó in Elda. Die Anbindung des Kreishospitals ist ebenso vorgesehen wie die eines neu zu errichtenden Knotenbahnhofs an der Bahnstrecke Madrid-Alicante, wo künftig Nahverkehrszüge den Anschluss nach Alicante

herstellen können.

Der Planungsauftrag wurde nun erteilt, die Planungen sollen bis zum Sommer 2010 abgeschlossen sein, man spricht von einer möglichen Inbetriebnahme in 2012. Nach ersten Schätzungen würden die Gesamtkosten für das Projekt rund 32,5 Mio. EUR betragen.

#### **Coimbra [PT] - Solaris gewinnt und liefert**

Dirk Budach - 27.04.09

Die Ausschreibung zur Lieferung eines neuen Trolleybusses hat Solaris gewonnen, noch 2009 soll ein Trollino 12 an die STMCU Coimbra ausgeliefert werden. Solaris konnte sich gegen zwei Wettbewerber durchsetzen. Bei der Entscheidung über die Vergabe fanden die Kriterien Preis (50%), technische Spezifikation (40%) und Garantieleistungen (10%) Berücksichtigung. Der Wagen soll der Beginn einer progressiven Erneuerung der rund 25 Jahre alten Flotte aus EFACEC/Kiepe Obussen bei Portugals letztem Trolleybusbetrieb einleiten. 15 Zweiachser und ein Gelenkwagen stehen gegenwärtig für den Betrieb auf dem sehr steigungsreichen Netz zur Verfügung.

#### **Bari [IT] - Der Wiederaufbau beginnt**

Dirk Budach - 18.05.09

Im März 2009 sollte mit den Bauarbeiten zur Wiederherstellung von Unterwerken und Überholung der Fahrleitungsanlage auf dem 4,3 km langen Abschnitt Piazza Umberto I - Via Vittorio Veneto - Via Vincenzo Roppa - Via Umberto I - Ceglie Friedhof begonnen werden. Sie sind Teil der insgesamt 10,5 km langen Linie 4, die wieder mit Obussen befahren werden soll. Die Linie verkehrt ganztägig im 15-Minuten-Takt. Die Bauzeit wird mit insgesamt 10 Monaten berechnet, Anfang 2010 soll der elektrische Betrieb nach über 20 Jahren Pause wieder eröffnet werden.

Nunmehr sollen drei neue Niederflur-Zweiachser geliefert werden, um diese zusammen mit zumindest einigen der fünf schon 1997/8 ausgelieferten AnsaldoBreda-Trolleybussen zusammen einzusetzen. Diese fünf Wagen kamen bis heute nicht zum Einsatz. Ihre Anschaffung stand im Zusammenhang mit der bereits in den neunziger Jahren vorgesehenen Wiederaufnahme des Betriebs. Nachdem die Vorarbeiten begonnen hatten, legten langanhaltende Streitigkeiten zwischen Satdtverwaltung und Verkehrsbetrieb das Projekt für Jahre auf Eis. Zur Wiederinbetriebnahme könnte aufgrund nicht mehr lieferbarer Ersatzteile ein oder zwei der Wagen als Ersatzteilspender dienen.

Die drei neuen Wagen (davon einer aus einer nachträglich gezogenen Option) sind baugleich mit dem VanHool/Vossloh Kiepe - Auftrag von Avellino. Die Produktion der drei Soloobusse für Bari wurde vorgezogen und die Wagen sind schon in Produktion, der erste ist bereits elektrisch ausgerüstet.

Vorgesehen ist außerdem die Restaurierung eines der noch vorhandenen Wagen des früheren Obusbetriebs, der ebenfalls zur Wiedereröffnung zur Verfügung stehen soll. Im Depot der Verkehrsbetriebe sind noch einige Fiat 412/Aerfer und Alfa Romeo 910AF/Pistoiesi der Baujahre 1954-1959 hinterstellt.

Am 16. Dezember 1987 sind in Bari zuletzt Obusse gefahren, die Fahrleitung blieb jedoch an diversen Stellen bis heute hängen. Sämtliche noch vorhandene Oberleitungsanlagen befinden sich jedoch in sehr schlechtem Zustand und bedürfen vor einer Inbetriebnahme der Grundüberholung. Dafür und für die Errichtung der Unterwerks-Infrastruktur wurde ein örtliches Bauunternehmen beauftragt, das ggf. Subunternehmen mit der Fahrleitungsmontage beauftragt.

#### **Chieti [IT] - Trolleybusse von VanHool/Vossloh-Kiepe für Chieti**

J. Lehmann - 02.03.09

Der stellvertretende Bürgermeister der Stadt, Luigi Phoebus, kündigte in einer Presseerklärung an, daß die Ausschreibung für die drei Trolleybusse (siehe Meldung vom 25.11.08) von den Firmen VanHool und Vossloh Kiepe gewonnen wurde. Der Preis der drei Trolleybusse läge bei 1.980.000 €. Es bestände eine Option für weitere Fahrzeuge.

Der Betrieb mit den vorhandenen Fahrzeugen soll nach Abschluß der umfangreichen Testfahrten und der aufwändigen behördlichen Abnahme erfolgen. Die immer wieder verzögerte Inbetriebnahme erklärte er mit den umfangreichen Abnahmeprozeduren, die mit dem einer U-Bahn vergleichbar wären.

#### **Milano [IT] - Erster VanHool-Trolleybus in Betrieb**

J. Lehmann - 27.04.09

Anfang April wurde der erste neue VanHool AG 300 T vorgestellt. Es handelt sich um den ersten von 30 Niederflurtrolleybussen, die alle mit einem Investitionsvolumen von mehr als 21 Millionen Euro in diesem Jahr in Dienst gestellt werden. Sechs Wagen sind bereits ausgeliefert und 18 Wagen bereits im Herstellerwerk abgenommen. Weitere Optionen sind jedoch noch nicht gezogen, die Bestellung kann auf 90 Wagen erhöht werden. Wie bereits gemeldet, ermöglicht die Ausstattung mit Supercaps die Speicherung der beim Bremsen gewonnenen Energie, die dann beim Anfahren wieder Verwendung findet. Einsparungen von bis zu 24% im Vergleich zu den bisherigen Trolleybussen wurden gemessen. Zusätzlich erhielt der Wagen einen Euro-5-Dieselmotor, damit er sich frei von der Oberleitung mittels Hybridantrieb fortbewegen kann.



### Roma [IT] - BredaMenarinibus liefert wieder Trolleybusse!

[J. Lehmann](#) - 16.03.09

Der Auftrag für das neue Trolleybusnetz im Süden des Stadtgebiets (siehe Meldung vom 02.06.2008) ging im November 2008 an das Firmenkonsortium De Sanctis Constructions SpA (Generalunternehmer), Monano SpA, ATM SpA (Verkehrsbetriebe in Mailand) and CIEG Engineering Srl. Neben den Bau der beiden Linien EUR - Tor De' Cenci und EUR - Laurentina - Tor Pagnotta, mit einer zukünftigen Verlängerung zum Trigorina Bezirk mit einer Länge von 44 km und 80 Haltestellen, davon 18 km mit Fahrleitung versehen, beinhaltet der 215 Millionen Euro - Auftrag die Lieferung von 45 Fahrzeugen. Dieser Unterauftrag ging nun an die Firma BredaMenarinibus, somit wurden wieder Trolleybusse aus italienischer Produktion gewählt. Bei der elektrischen Ausrüstung blieb man jedoch bei Bewährtem: Die Firma Skoda als Nachfolger der Firma Ganz, die die elektrische Ausrüstung für die 30 bislang gelieferten Trolleybusse herstellte, wird diese für die 45 Trolleybusse ebenfalls liefern.

Das Gesamtvolumen für die 45 Fahrzeuge beträgt 40 Mio Euro. Im Gegensatz zu den 2005 gelieferten Trolleybussen erhielten die 45 Neufahrzeuge einen Dieselmotor, da über die Hälfte der neuen Linien ohne Fahrleitung bedient wird. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde eine weitere Linie 90 eingeführt, sie startet wie die bisherige Linie 90 am Bahnhof, fährt gemeinsam mit der bisherigen Linie 90 die Hälfte der Strecke, verkehrt aber dann weiter wie die Linie 60 zu deren Endhaltestelle I.go pugliese. Die Frequenzen der bisherigen Linie 90 blieben unverändert, die zusätzliche Linie 90 verkehrt alle 12 Minuten. Bislang werden jedoch noch keine Trolleybusse hier eingesetzt, da noch zuviel Fahrleitung fehlt, eine Elektrifizierung der Linie 60 ist weiterhin beabsichtigt.

### Athen [GR] - Fortsetzung des Netzausbaus

[J. Lehmann](#) - 23.03.09

Am Montag, 22.12.2008 erfolgte die jüngste Netzerweiterung: Die Linie 19 wurde um rund 2 km vom Zentrum Chalandri zur Metro-Station Chalandri verlängert. Ihre neue Endhaltestelle befindet sich direkt vor der Metrostation Chalandri der Metro-Linie M3 (Stadtmitte - Flughafen, zum Flughafen jedoch seit dem 14.02.09 für 6 Monate wegen Bauarbeiten eingestellt) auf der Straße Odos Doukissis Plakentias. Die Linie 19 verkehrt im 20-Minuten-Takt.

Bereits im Laufe des Jahres 2008 konnte die Linie 4 zur Metrostation Aghios Ioannis der Linie 2 verlängert werden. In einer großen Schleife bindet sie nun diese Station an. Die Linie 4 verkehrt ganztägig im 8-Minuten-Takt.

Die Anfang 2008 eingeführte Linie 10 wird ausschließlich von den Neoplan-Gelenktrolleybussen bedient. Sie hat ihren Endpunkt wie die Linie 18 in Zentrum von Chalandri und nutzt auch den Linienweg Richtung Innenstadt. Die Linien 18 und 19 biegen dann rechts in die Leoforos Aleksandras ein, während die 10 geradeaus weiter um das Stadtzentrum herumfährt. Auf der Leoforos Syngrou trifft die auf die Fahrleitung der 2001 stillgelegten Linie 10, die mehrspurige Ausfallstraße wird dann bis Tsitsifias befahren, hier erreicht sie durch eine große Schleifenfahrt ihr Ziel in der Nähe der Endstation der Linie 5 (siehe auch Netzpläne im weiterführenden Link). Die Linie 10 wird von Gelenktrolleybussen tagsüber im 9-Minuten-Takt, ab 16 Uhr im 10- und ab 20 Uhr im 15-Minuten-Takt bedient. Die übrigen der insgesamt 51 Gelenktrolleybusse kommen auch auf der Linie 14 zum Einsatz.

Wie berichtet wurde die Linie 11 zur ehemaligen Endstation Patisia der Linie 3 verlängert. Die alte Wendeschleife in Koliatsou ist zwar noch vorhanden, sie wurde aber vom Netz abgetrennt und die Weichen wurden ausgebaut. Die Linie 3 verkehrt über die Straße Chalkioos über eine bisherige ausschließliche Depotzufahrt nach Nea Filadelfeia und endet nun in der dortigen alten Schleife in der Nähe des Fußballstadions.

Der Fahrpreis des Anfang 2008 eingeführten einheitlichen Fahrscheins erhöhte sich nun von 80 ct. auf 1 Euro.

### Stockholm [SE] - Stockholm plant Museums-Obuslinie

Dirk Budach - 13.04.09

Der schwedische Verein für Nahverkehrsfreunde, "Svenska Spårvägssällskapet" (SSS), mit rund 2.000 Mitgliedern, betreibt Museumsstrassenbahnlagen in Malmköping (seit den 60er Jahren) und in Stockholm (die "Djurgårdslinjen" seit 1991).

Nach Stilllegung des Trolleybusbetriebs 1964 kaufte SSS von der Stockholmer Strassenbahn AG zwei gut erhaltene, kurz zuvor überholte Trolleybusse der Bauart Scania-Vabis/Hägglund&Söner/Asea, Baujahr 1949. Einer von diesen wurde im Museum Malmköping aufgestellt, der andere, nach einer einfachen Konservierung, in einer großen Scheune in der Nähe eingestellt. Dieser letztgenannte Trolleybus, mit Wagennummer 4038, wurde im Frühjahr 2008 auf Tieflader wieder nach Stockholm gebracht und wird aktuell wieder in einen fahrfähigen Zustand versetzt.

Die Stockholmer Museumsstrassenbahn wird nach aktuellen politischen Beschlüssen in wenigen Jahren in ein neues, modernes Niederflur-Strassenbahnnetz integriert. Damit wird der bislang regelmäßige Einsatz der verschiedenen Oldtimertrams auf dieser Strecke nur noch eingeschränkt möglich sein, zumal auch das derzeitige Einsatzdepot der Museumswagen mindestens vorübergehend zur Abstellung neuer Strassenbahnen dienen soll. Ein Teil der Museumstrams würde damit außerhalb des Netzes abgestellt.

Um weiterhin ein verkehrshistorisch attraktives Angebot darstellen zu können, beabsichtigt der Museumsverein in Zusammenarbeit mit der Stadt Stockholm den Aufbau einer Museums-Obuslinie. Sie soll die etwa 2km lange Strecke Skansen – Karlaplan befahren. eine doppelspurige Fahrleitung ist geplant, auf dem Abschnitt Skansen – Djurgårdsbron parallel zur Strassenbahnstrecke mit gemeinsamer Aufhängung an Masten. Auf der Tiergarteninsel (Djurgården) gibt es zahlreiche touristische Attraktionen, am anderen Ende in Karlaplan bestehen gute

Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn.

Im Vorgriff auf diese geplante Anlage konnte vom eingestellten Obusbetrieb in Basel umfangreiches Fahrleitungsmaterial übernommen werden. Der Obus 4038 wird aufgearbeitet, bis es zu einem Fahrgastbetrieb kommen kann, werden aber noch umfangreiche Anpassungen nötig sein: Immerhin ist der Wagen für den in Schweden bis 1967 üblichen Linksverkehr eingerichtet!

Die geplante neue Obusstrecke wird gegenwärtig mit den Verantwortlichen der Stadtverwaltung diskutiert und sollte eine in jeder Hinsicht bemerkenswerte Ergänzung des touristischen Angebots der Stadt darstellen. Allerdings ist auch vorgesehen, aktuelle Trolleybusmodelle verschiedener Fabrikate auf dieser Linie zumindest probeweise einzusetzen, um auf diese Weise das als vermeintlich altmodisch eingestufte Verkehrsmittel Obus in moderner Form vorführen zu können. Und dies ganz in der Tradition der Djurgårdslinjen-Tram, auf der in den vergangenen Jahren moderne Niederflurbahnen verschiedener Hersteller zum Einsatz gekommen waren, was sicherlich nicht in letzter Instanz zu einer Neubewertung des Verkehrsmittels Tram und zur Wiedereinführung der Bahn in moderner Form beigetragen hat.

Durch die Obusstrecke in Stockholm kann ein ähnlich positiver Vorführeffekt für die Wiedereinführung von Trolleybuslinien im Land erreicht werden. Aktuell gibt es in Schweden einen modernen Obusbetrieb, eröffnet im September 2003 in Landskrona, 39 Jahre nach Einstellung des letzten alten schwedischen Betriebs.

### **Gdynia [PL] - Weitere Niederflurobuse**

[J. Lehmann](#) - 09.03.09

Weitere Umbauten zu Trolleybussen aus Dieselbussen gingen im Dezember 2008 mit der Betriebsnummer 3016 und Ende Februar 2009 mit der Betriebsnummer 3019 in Dienst. Damit sind bereits 23 Mercedes Dieselbusse zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln umgebaut.

Für den Umbau weiterer fünf Wagen erfolgte eine Ausschreibung, deren Submission Ende Februar erfolgte. Drei Angebote gingen ein, gemäß Veröffentlichung der Przewodniczący Komunikacji Trolejbusowej sp. z o. o. w Gdyni (PKT) erhielt die Firma Enika aus Łódź den Zuschlag zur Lieferung der elektrischen Antriebe für die Umbau von Mercedes-Dieselbussen. Der Angebotspreis liegt bei 1.185.000 PLN netto für die fünf Ausrüstungen, ein Satz kostet somit 237.000 PLN (umgerechnet etwa 50.000 EUR) und beinhaltet den asynchronen Traktionsmotor, den Direkt - Pulsumrichter (DPU) für die Traktion, den Bordnetzumformer (BNU), die Heizung und die Klimaanlage des Fahrerplatzes sowie eine kleine NiCd- Traktions Batterie (72 V / 80 Ah)

Dieser Batterie-Hilfsmotor ist nur für den Notfall vorgesehen, vorläufig findet der Batterieantrieb keiner Verwendung im planmäßigen Verkehr. Während die Mercedes-Obuse "kleine" Batterien mit einer Kapazität von etwa 5 kWh erhalten, werden die Neufahrzeuge mit "grossen" Batterien mit einer Kapazität von etwa 15 kWh ausgestattet.

Als erster Dieselbus für den Umbau steht ein O405N2 bereit, der sein erstes Leben als Dieselbus am 11.06.1998 bei der Bus Danmark Kopenhagen, später Arriva Danmark als Nr. 1072 (PE 96482) begann, sein Verbleib von 2004 bis 2008 ist unbekannt.

Die Submission für die zwei Neufahrzeuge erfolgte am 09.03.2009, dabei ging ein Angebot ein. Die Firma Solaris wird die Trolleybusse für 1.494.000 PLN (umgerechnet 320.000 Euro) liefern, sie werden mit einer Klimaanlage, halb-automatischen Stromabnehmern und der vor beschriebenen Traktionsbatterie ausgestattet sein.

### **Lublin [PL] - EU-Programm zum Netzausbau gestartet**

[J. Lehmann](#) - 09.03.09

Im Februar 2009 startete das EU-Programm zur Erweiterung des Obusnetzes. Die Stadt hat nun die Projektierung der Obusfahrleitung, fünf Kreuzungen und der Schleife Chodzki ausgeschrieben. Insgesamt sollen 31,9 km Fahrleitung einschließlich Stromversorgung sowie der erforderlichen Tiefbauarbeiten bis 2015 realisiert werden. Die Verbindung von Lipowa zur historischen Stadtmitte über die Krakowskie Przedmieście wurde jedoch nicht in die Planung aufgenommen, die Ratsmitglieder stimmten gegen die Wiedereinführung der vor einigen Jahren aufgrund Einrichtung einer Fußgängerzone eingestellten wichtige Verbindung des Netzes.

Für die Erweiterung des Wagenparks erfolgen in diesem Jahr Testfahrten mit Trolleybussen der Firma Bogdan aus der Ukraine Zuerst wird ein 10 m-Wagen (Bogdan T501.10) aus Lutsk erprobt, später wird noch ein dreiachsiger 15-Meter Wagen erwartet.

Zusätzlich erhält der Verkehrsbetrieb einen Obus der Firma MAZ. Die Karosserie der Firma MAZ wird in den nächsten Wochen erwartet, dann erhält sie in eigener Werkstatt eine elektrische Anlage der Firma Medcom (Polen). Die Fertigstellung ist für Sommer 2009 geplant, die Probefahrten und Homologation wird dann bis zum Ende des Jahres dauern. Eventuell wird mit diesem Fabrikat auch eine Montage für andere Betriebe erfolgen.

### **Riga [LV] - 100. Skoda 24Tr**

[J. Lehmann](#) - 09.03.09

Am 26.02.2009 feierte der Verkehrsbetrieb Rīgas satiksme die Auslieferung des 100. Skoda 24Tr/Irisbus. Es handelte sich um Wagen 2-939 7, der mit entsprechenden Aufklebern im Betriebshof aufgestellt wurde. Die geladenen Gäste wurden dann mit einem passenden Kuchen bewirtet (siehe Foto unten).

Neben 60 Wagen ohne Hilfsmotor (Nr.800-859 jeweils mit vorangestellter Depotnummer und einer fünften abschließenden Kontrollziffer) ist Wagen 939 der 40. Wagen mit Diesellaggregat. Zehn weitere befinden sich in Auslieferung, bis zum 03.03.09 waren die Wagen bis Nr.944 geliefert.

Zeitgleich gingen in den ersten beiden Monaten des Jahres 13 Skoda 14Tr der Baujahre 1986/87 außer Betrieb (No. 1068, 1071, 1073-78, 1083-86 und 1088).

### **Brest [BY] - Weitere Niederflurtrolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 04.05.09

Insgesamt 14 Niederflurtrolleybusse wurden 2008 beschafft, sie gingen bis Frühjahr 2009 in Betrieb. Es handelt sich um zweiachsige Trolleybusse, basierend auf den Stadtbus vom Typ MAZ-103, der nach Lizenzen des deutschen Diesellbus Neoplan N 4014 seit 1992 produziert wird. Sieben Wagen erhielten eine elektrische Ausrüstung von der Firma Belkommunmash, sie erhielten somit die Typenbezeichnung AKSM 221 und die Betriebsnummern 121, 122, 124-128. Sieben weitere wurden von der Firma Eton ausgestattet, eine kleine Firma aus der Region um Minsk. Die Obusse des Typs MAZ-Eton T103 tragen die Nr. 116-120, 123, 129. Alle MAZ-Trolleybusse besitzen einen 170 kW Gleichstrom-Motor des Fabrikats Dynamo und eine Thyristor Steuerung. Zusätzlich erhielten die von der Firma Eton ausgerüsteten Fahrzeuge einen Batterie-Hilfsantrieb, mit dem kleinere Entfernungen ohne Oberleitung bewältigt werden können.

Für die acht Linien stehen rund 90 Trolleybusse zur Verfügung, davon sind nun ein Drittel niederflurig.

### **Hrodna/Grodno [BY] - Brückenneubau**

[J. Lehmann](#) - 06.04.09

Der Obusbetrieb auf der Rumlevsky Brücke (vormals Stary most = Alte Brücke) wurde wieder aufgenommen, nachdem diese Brücke am 09.10.2008 wieder eröffnet wurde. Nach und nach wurden die Linien wieder angepaßt, so am 10.12.2008 die Obuslinie 6 und am 15.01.2009 die neue Obus Linie 5, die nun beide über die neue Brücke verkehren.

Das Netz besteht aus 12 Linien, die von 155 Trolleybusse befahren werden. Ein Drittel der Trolleybusse sind in den letzten drei Jahren neu hinzugekommen. Neben acht Niederflur-Obusse vom Typ 321 der Firma Belkommunmash (100, 102-105, 122, 123, 125) wurden 23 hochflurige Trolleybusse des Typs 201 sowie zehn gebrauchte ZIU 682 bzw. AKSM 100 aus Minsk übernommen (Nr. 111-20, ehemals Minsk 5183, 5172, 5164, 5260, TA5, 5107, 5180, 5176, 5170, 5173).

### **Mogilev [BY] - Mit Design zum Zoo?**

[J. Lehmann](#) - 16.03.09

Gemäß einer örtlichen Pressemitteilung beabsichtige der Verkehrsbetrieb in dieser am Dnepr nahe an der Grenze zu Russland gelegenen Stadt den Kauf von fünf Trolleybussen des Typs AKSM-42103. Der Prototyp dieses futuristischen Typs wurde auf der Messe "Crocus-Expo" vom 30.08. bis 02.09.2007 in Moskau vorgestellt. Im September und Oktober 2008 gelangte er mit der Betriebsnummer 2500 nach Minsk zur Erprobung auf der Linie 3. Es stellte sich jedoch heraus, daß der mit nur zwei Türen ausgestattete Trolleybus nicht für den dortigen Linienbetrieb geeignet ist.

Außerdem sind die Beschaffungskosten für dieses futuristische Fahrzeug noch zu hoch. Für den Preis eines Wagens sind zweieinhalb bis drei Niederflurtrolleybusse des Typs 321 erhältlich.

Somit entschied sich der Verkehrsbetrieb in Mogilev zur Beschaffung von sieben Wagen des Typs 321, um den rund 115 Einheiten umfassenden Wagenpark, mit dem fünf Linien bedient werden, zu erneuern.

Ein Großteil des Wagenparks besteht aus der Bauform ZIU 682, es wurden 2003 und 2004 sogar sieben Wagen (020-021, 023-027) dieses Typs neu beschafft.

Auch eine Netzerweiterung ist für die kommenden sechs Jahre geplant. Rund 70 km Fahrleitung sollen neu verlegt werden und die Versorgung durch Unterwerke verstärkt.

Des Weiteren wird in einem Fahrgastinformationssystem investiert, bis Ende 2009 soll eine Anzeige an einer Haltestelle in der Innenstadt mit Echtzeitankunft und Linienverlaufangabe installiert werden. Nach ausgiebigen Testbetrieb sollen dann zehn derartige Anzeigen folgen.

### **Ceske Budejovice [CZ] - Erweiterungen geplant**

[J. Lehmann](#) - 06.04.09

Gemäß Rahmenvertrag mit der Firma Skoda wurden im August 2008 zwei Skoda 25 Tr-Gelenktrolleybusse (No.71, 72) ausgeliefert. Zwei weitere folgen im Laufe des Jahres 2009. Nach Abstellung der letzten vier Gelenkwagen (01, 02, 06, 09) aus der 1990 erbauten Serie von 15 Fahrzeugen, mit der der Betrieb am 01.05.1991 eröffnet wurde, stehen derzeit 53 Trolleybusse zur Verfügung. 16 Trolleybusse sind niederflurig, der überwiegende Teil des Wagenparks besteht aus Skoda 15Tr, die in den letzten Jahren modernisiert wurden und bis auf einem Wagen (No.27) mit Matrix-Zielanzeige ausgestattet wurden.

Außerdem gehört der Museumswagen 12, ein Skoda 9Tr aus Pilzen (dort Nr. 336, Bj.1980) zum Wagenpark, zudem soll der Skoda 15Tr Nr.01 als Museumswagen verbleiben.

Die Trolleybusse bedienen sechs Linien (2, 3, 9, 14, 15 und 17) sowie zwei Nachtlinien (53, 59). Die Linien 2, 3 und 9 werden mit einem dichten Grundtakt von 6 bis 10 Minuten in der Hauptverkehrszeit befahren. Die Buslinie 1, die von Dieselnissen ebenfalls mit dichtem Grundtakt befahren wird, soll nun mit Hilfe von EU-Mitteln elektrifiziert werden. Hierfür erfolgt eine Ausschreibung von 14 Niederflrigelenkwagen.

### Pardubice [CZ] - Netzerweiterungen in Planung

[J. Lehmann](#) - 11.05.09

Die vier 15m-Wagen werden wochentags auf bestimmten Kursen der Linien 1, 2, 3 und 13 eingesetzt. lediglich am Wochenende verkehren sie auch auf anderen Linien je nach Bedarf. Aus dem Rahmenvertrag, der für drei Jahre (2008-2010) die Lieferung von bis zu vier Wagen vorsieht, können für 2009 nur zwei Wagen bestellt werden. Weiterhin sind Linienverlängerungen in Planung, für die jedoch zuvor Straßenbauarbeiten erforderlich sind. Eine Linie entsprechend der zahlreichen Autobuslinien soll das Depot mit dem Bahnhof verbinden und eine weitere Verbindung zum nördlichen Teil des Netzes herstellen. Zudem sollen die Linien 1 und 2 sollen östlich in das Industriestadtbezirk Cerna za Bory verlängert werden (siehe auch Zeichnung unten).

Ab dem 27.04.2009 endet die Linie 3 wegen Straßenbauarbeiten am Kreisverkehr in der Ortsmitte von Lázně Bohdaneč. Bereits 2008 war die Durchgangsstraße in Lázně Bohdaneč wegen der Kanalisationsrekonstruktion gesperrt. Nun erfolgt die Erneuerung des Straßenbelags und der Gehwege. Hierfür wurde die bereits Mitte 2008 montierte provisorische Fahrleitungsschleife wieder an das Netz angeschlossen. Deswegen bestand in der Nacht vom 26. zum 27.03.09 (21 Uhr bis 4:00 Uhr) ein Ersatzverkehr von der etwa 3 km vor der Ortschaft gelegenen Wendeschleife UMA bis Lázně Bohdaneč.

### Pilzen [CZ] - Neues Depot und das Ende der Umleitungen

Dirk Budach - 30.03.09

Die städtischen Verkehrsbetriebe im tschechischen Pilsen werden in zwei Jahren ein neues Depot für sämtliche Obusse und Autobusse erhalten. Die Stadtverwaltung beschloß den Bau auf einem gänzlich neuen Areal in Zátíší in der Nähe des westlichen Teils der Linie 12, das früher militärisch genutzt und mit Kasernenanlagen bebaut war. Der Umzug der Busse vom alten Gelände in der Cukrovarská, das längst zu klein geworden war, wird in mehreren Schritten erfolgen.

Die umfangreichen Umleitungen und Linientrennungen in der Pilsener Innenstadt (Sperrung der Straße Americké ul., siehe Meldung vom 07.04.08) konnten nach weitgehendem Abschluss der Bauarbeiten inzwischen aufgehoben werden, es besteht wieder das normale Liniennetz.

In diesem Jahr liefert Skoda acht neue Trolleybusse aus, und zwar drei Solotrolleybusse 24 Tr ohne und 5 Gelenktrolleybusse 25 Tr mit dem Diesellaggregat der Firma Kirsch.

### Teplice [CZ] - Verjüngung des Wagenparks wird fortgesetzt

[J. Lehmann](#) - 13.04.09

Nachdem die Veolia Transport Teplice Ende 2008 fünf neue Trolleybusse erhielt, wird die Stadt Teplice Ende 2009 weitere fünf Neufahrzeuge beschaffen. Eine entsprechende europaweite Ausschreibung wurde am 12.03.2009 veröffentlicht. Sie sieht die Lieferung von einen 15 Meter und vier 12 Meter langen Niederflur-Trolleybussen vor. Die Fahrzeuge sind zwischen dem 01.07. und 30.11.2009 zu liefern, der geschätzte Wert des Auftrags beträgt 55.000.000 CZK (rund 2,1 Mio. Euro). Eine Angebotsabgabe hat bis zum 05.05.2009 zu erfolgen.

Die Neufahrzeuge ersetzen ältere Fahrzeuge von 1986/87, eine Erweiterung des Trolleybusnetzes ist nicht geplant. Selbst kleinere wünschenswerte Erweiterungen des Netzes sind politisch nicht realisierbar. So eine Verbindung zwischen der Endhaltestelle der Linie 4 in Šanov I lázně und der in unmittelbarer Nähe verlaufenden Linien 12 und 13. Somit könnte das Stadtgebiet umfahren werden. Aber selbst die beiden Straßenzüge sind jedoch auch nicht baulich miteinander verbunden.

### Szeged [HU] - Einladung zur Trolleybustagung

[J. Lehmann](#) - 09.03.09

Anlässlich des 30-jährigen Trolleybus-Jubiläums lädt der Verkehrsbetrieb zu einer Trolleybus-Tagung am 29./30.4.2009 ein. Die Tagung unter dem Motto "Entwicklung und Möglichkeiten für den Trolleybus im 21. Jahrhundert" findet in der neuen Trolleybushalle des Verkehrsbetriebs statt. Die Präsentationen werden direkt ins Englische übersetzt und Mitarbeiter der Szegedi Közlekedési Kft. (SZKT) werden auch in Deutsch, Serbisch, Kroatisch, Rumänisch und Bulgarisch helfen. Ein genaues Programm steht jedoch noch nicht fest. Weitere Informationen sind beim Managing Director Dr. Gábor Dózsa (E-Mail: [kapcsolat@szkt.hu](mailto:kapcsolat@szkt.hu)) zu erfahren. Dabei wird man sicherlich den vielfältigen Wagenpark der SzKT besichtigen können. So zum Beispiel der Umbau von dreitürigen Citaro-Dieselnissen zu umweltfreundlichen Trolleybussen. Ein fünfter Wagen ist derzeit in Bau. Als weitere Niederflrbusse gingen zuletzt auch Skoda 21 Tr, gebraucht aus Budweis übernommen, nach einer Grundüberholung in Betrieb. Ende 2008 wurde der T-803 fertiggestellt, es handelte sich um den vor Kurzem aus Budweis übernommenen Wagen 45. der bereits 2006 aus Budweis nach Szeged verkaufte Wagen 44 ist derzeit in Bau und wird als Nr. T-802 folgen. Weitere Skoda 21 Tr sollen voraussichtlich aus Dieselnissen, die von Pilsen

aufgekauft wurden, zu Trolleybussen werden.

Diese Niederflurfahrzeuge ersetzen die Skoda 14 Tr, die seinerzeit auch gebraucht aus der Tschechei übernommen wurden. Sie werden nochmals überarbeitet und nach Bulgarien verkauft, derzeit werden die Wagen T-705 und T-708 aufgearbeitet.

Als erster Niederflur-Gelenkbus ist ein Skoda 22 Tr, ein ehemaliger Vorführwagen und Prototyp komplett überarbeitet worden und im vergangenen Jahr in Dienst gestellt worden. Bislang stehen 19 Skoda 15 Tr überwiegend für die Linie 9 zur Verfügung.

Ein weiterer Niederflur-Gelenkwagen ist im Bau. Es handelt sich um einen Wagenkasten der Firma ARC (siehe weiterführender Link), der für die Trolleybusausstattung modifiziert wurde (zum Beispiel verstärkte Dachaufbauten) und im Laufe des Jahres nach erfolgter Homologation den Betrieb aufnehmen

Weiterhin verkehren nur drei der vier Trolleybuslinien elektrisch. Die Verlängerung der Linie 8 konnte noch nicht elektrifiziert werden, so daß weiterhin Dieselsebusse hier zum Einsatz kommen.

Im Sommer 2008 kamen vorübergehend Trolleybusse auf der Linie 8 zum Einsatz, da wegen Gleisbauarbeiten die Kreuzung Anna-kut ab 15.07.2008 gesperrt war. Die Trolleybusse der Linie 8 verkehrten auf verkürzten Linienweg bis zum Kalvin tér.

Ab 17.10.2008 wurde der Knoten Anna-kut zunächst nur für den ÖPNV freigegeben. Die Trolleylinie 8 verkehrte wieder bis zur Dugonics tér und Autobusse kamen wieder zum Einsatz. Am 23.10.2008 (ein gesetzlicher Feiertag in Ungarn) fand die feierliche Einweihung der neuen Kreuzung Anna kut statt, während der Festivitäten fuhren nochmals Trolleybusse auf der verkürzten Linie 8, sozusagen als Ersatzverkehr für Autobusse.

### Herzlichen Glückwunsch

[J. Lehmann](#) - 11.05.09

Die Verkehrsbetriebe im ungarischen Szeged sind bekannt für ihre diversen Gebrauchtkäufe und anschließenden Umbauten von Trolleybussen in eigener Werkstatt. Nachdem bereits Dieselsebusse der Typen Volvo 7000 und Mercedes-Benz Citaro in Obusse umgewandelt worden waren, wird nun ein Dieselsebus des Typs Skoda 21Ab zum Trolleybus umgebaut. Von der Trolleybusvariante 21Tr sind bereits vier Exemplare im Bestand, sie wurden sämtlich gebraucht übernommen und erhielten in eigener Werkstatt eine neue elektrische Ausrüstung. Die nun zum Umbau vorgesehenen Wagen stammen von den Verkehrsbetrieben im tschechischen Plzeň, die einzubauende elektrische Ausrüstung ist aus dem Hause Cegelec. Insgesamt wurden aus Plzeň fünf Skoda 21Ab übernommen (dort Nr. 443, 444, 446-448 Bj. 1997-98).

Der Obusbetrieb in Szeged feierte am 29. und 30.04.2009 sein 30jähriges Bestehen mit einer Konferenz in der neuen Trolleybusgarage. Neben zahlreichen Vorträgen (siehe weiterführender Link) wurden folgende Trolleybusse ausgestellt:

- Skoda 21 Tr T-802 (noch ohne Traktionmotor)
- Citaro T-864 (vor kurzem fertiggestellt und einsatzbereit)
- Skoda 22 Tr AC T-650
- ARC TR187 / TV.EU (nur Karosserie mit Stromabnehmer)

sowie zahlreiche historische Obusse und Autobusse.

Der Gelenkwagen der Firma ARC (siehe Meldung vom 09.03.2009) erhält in Kürze in eigener Werkstatt eine elektrische Ausrüstung "Europulse" der Cegelec und es soll hiermit die Erneuerung des Gelenkwagenparks gestartet werden. Die Stadt Szeged hat am 31.03.2009 eine europaweite Ausschreibung über 10 Gelenktrolleybusse (TED 2009/S 62-089179) veröffentlicht, Angebote werden bis zum 09.06.2009 erwartet.

Mit den beschriebenen Umbauten von zwei der Skoda 21 Autobussen wird die Flotte der Solotrolleybusse auf 13 Einheiten anwachsen, so daß dann die Skoda 14Tr komplett ersetzt werden können. Einer dieser rund 20 Jahre alten Wagen (Nr.707) erhielt zum Jubiläum eine entsprechende bunte Eigenwerbung.

Hiermit wurde die Bevölkerung auf das Jubiläum und den am 01.05.2009 abgehaltenen "Tag der offenen Tür" hingewiesen. Dabei konnten die Besucher des Depots alle oben genannten neuen Trolleybusse aus Szeged besichtigt werden, außerdem waren die vom Urban Transport Museum Szentendre geliehenen historischen Trolleybusse aus Budapest 573 (Typ ZIU-5) und 600 (Typ Ikarus 260T) sowie aus Debrecen Trolleybus 343 (Ganz MAZ 103T) und 386 (Solaris/Ganz Trollino 12D) zu besichtigen.

Höhepunkt war dann ein Trolleybus-Korso durch die Innenstadt: Angeführt vom Trolleybus 707 folgten unter anderem die beiden historischen Obusse 573 und 600 und der eigene Ikarus-Gelenktrolleybus 505, der im vergangenen Jahr seine historische rote Lackierung wieder erhalten hat und an einigen Sonntagen als gesonderter Kurs auf der Linie 9 verkehrt.

### [Baia Mare \[RO\]](#) - Weitere Gebrauchte aus der Schweiz

[J. Lehmann](#) - 27.04.09

Bedingt durch Brückenbauarbeiten verkehrt ab Ende März für etwa drei Monate die einzige Linie 51, die vom Einkaufszentrum im Westen des Stadtgebiets bis zum Depot führt, um wenige Meter verkürzt. Die Brücke über den Fluß Sasar wird erneuert und erweitert. Ein provisorische Wendeschleife an der Straßenkreuzung mit Vasile Lucaciu wurde eingerichtet und die Fahrzeuge in der Regel außerhalb des Depotgeländes abgestellt.

Zum Einsatz auf den acht Kursen der Linie 51 kommen sieben Saurer/FHS/Strömberg-Gelenktrolleybusse vom

Baujahr 1982 aus Winterthur (Nr.200, 202-207). Wagen 201 diente als Ersatzteilspender und wurde mittlerweile verschrottet. Von dem ursprünglichen Wagenpark aus einheimischer Produktion verblieb noch ein Gelenkwagen (102) und drei Solowagen (105-107). Die ursprüngliche Betriebsnummer wurde entfernt und sie sind nur noch am Kennzeichen erkennbar. Die vier ROCAR sollen nun durch gebraucht aus Bern übernommene Gelenkwagen abgelöst werden, die am 25.03.2009 dort den Weg in ihre neue Heimat antraten.

Zusätzlich ist weiterhin beabsichtigt, die Wohnsiedlung Vasilie Alecsandri durch eine Stichstrecke anzubinden. Entsprechende Fahrleitungsarbeiten sind bereits seit Jahren begonnen.

#### **Vaslui [RO] - Erweiterung mit Hilfe von EU-Mitteln**

[J. Lehmann](#) - 09.03.09

Am 01.05.1994 ging die bislang einzige, 5 km lange Trolleybuslinie zur Textilfabrik "Texila" in Betrieb. Fünf Gelenkwagen ROCAR 217 E aus einheimischer Produktion (No.101-105) wurden beschafft. Zwei davon (Nr.101-102) sind nach Nutzung als Ersatzteilspender mittlerweile verschrottet.

Nun beabsichtigt der Betrieb Transurb SA die Umstellung einer weiteren Linie, und zwar der Buslinie 1 vom Bahnhof über das Stadtzentrum nach Moara Grecilor. Entsprechende Finanzmittel erhofft man sich aus Fördermitteln der EU, die nun beantragt werden. Die bisherige sowie die geplante Trolleybuslinie werden im 30-Minuten-Takt befahren.

#### **Stara Zagara [BG] - Niederflur-Trolleybusse aus der Ukraine**

[J. Lehmann](#) - 27.04.09

Die mitten in Bulgarien gelegene Stadt erhielt Ende März 2009 nach fast 20 Jahren erstmals neue Trolleybusse. Stammen die ersten Trolleybusse zur Eröffnung des Betriebs (Skoda 14 Tr) noch gebraucht aus Sofia, kamen kurz darauf zentral beschaffte ZIU 682, Anfang der 90er Jahre auch DAC-Gelenkwagen aus rumänisch/bulgarischer Produktion neu hinzu.

Nun liefert die Firma LAZ aus der Ukraine, nach mehrfacher Ausschreibung erhielten sie im Herbst 2008 den Auftrag. Es handelt sich um die ersten neu beschafften Niederflurtrolleybusse in Bulgarien. Vier weitere werden bis Juni 2009 erwartet. Damit sollen dann die Trolleybuslinien 25 und 28 wiedereröffnet werden, die aus Wagenmangel zur Zeit eingestellt sind.

Bereits 2006 lief eine erste Ausschreibung, 10 neue Obusse sollten beschafft werden. Die Firmen Solaris, MAN und TROLZA (bekannt durch den ZiU 682) nahmen teil, aber die Bedingungen der Stadt, die unter anderem ein Angebotspreis von unter 1 Mill. Lev (etwa 0,5 Mill. Euro) erwartete, konnten nicht erfüllt werden. Eine weitere Ausschreibung im Jahre 2007 wurde noch vor der Anmeldung der Hersteller zurückgezogen. Mit der erneuten Ausschreibung, veröffentlicht am 11.06.2008 brachte nun ein Ergebnis: Zwei Angebote wurden aus formalen Gründen nicht gewertet, so das der Firma Škoda, die mit dem Verkehrsbetrieb der ungarischen Stadt Szeged deren älteren Obusse Škoda 14 Tr nach der Rekonstruktion anboten und der Firma TROLZA. Der dritte Anbieter, die ukrainische Firma LAZ erhielt im September den Zuschlag, ein Vertrag wurde jedoch erst am 12. März 2009 unterzeichnet. Die ersten beiden 12 Meter langen Niederflurobusse des Typs LAZ E183 trafen bereits Ende März 2009 ein. Sie erhielten die Wagennummer 1005 und 1007. Die nächsten vier Wagen sollten bis Ende Juni 2009 geliefert werden. Als Preis für alle sechs Trolleybusse wird ein Betrag von 1,9 Mill. Leva (rund 1 Mill. Euro) angegeben.

#### **Bendery/Tighina [MD] - Neue Trolleybuslinie 5**

[J. Lehmann](#) - 13.04.09

Eine neue Linie 5 wurde feierlich mit zahlreichen politischen Vertretern am 06.10.2008 im Zuge der 600-Jahr-Feier der Stadt eröffnet. Die neue Linie erschließt das westliche Stadtgebiet und verbindet die Linie 1 mit der Endhaltestelle der Linie 4. Die Linie 5 verkehrt als Ringlinie gegen den Uhrzeigersinn. Die bisherige Linie 4 wurde ebenfalls verlängert und verkehrt nun als Ringlinie im Uhrzeigersinn. Die Linien 1, 2 und 3 blieben unverändert, alle fünf Linien sowie die Überlandlinie 19 in die Nachbarstadt Tiraspol, in der ebenfalls ein Obusnetz besteht, haben ihren Abfahrthaltestelle im Zentrum.

Der Wagenpark soll durch die Übernahme von gebrauchten Obussen aus Minsk verstärkt werden, gegenwärtig laufen die Formalitäten für diese Transaktion.

Der Wagenpark besteht aus rund 30 Trolleybussen des Typs ZIU 682.

#### **Odesa/Odessa [UA] - Neue Niederflurtrolleybusse**

[J. Lehmann](#) - 18.05.09

16 neue Niederflur-Trolleybusse vom Typ Trolza-5265 Megapolis verstärken seit Mai 2009 den Wagenpark der 1 Mill.-Einwohner Stadt am Schwarzen Meer. Die Trolleybusse wurden bereits Ende März mittels Eisenbahntieflader geliefert, jedoch verhinderten zahlreiche Einfuhrformalitäten eine sofortige Auslieferung. So verbrachten die Wagen über einen Monat auf einem Zollgelände am Flughafen und konnten dann letztendlich am 6.Mai in das Depot überführt werden. Am Freitag, 8. Mai 2009 wurden sie dann der Öffentlichkeit auf dem Platz des 10.April präsentiert.

Die 11,7 m langen Fahrzeuge besitzen eine Klimaanlage und getönte Scheiben und bieten 100 Fahrgästen Platz bei

22 Sitzplätzen. Sie sind mit einem Asynchron-Fahrmotor und Thyristor-Steuerung ausgestattet. Es wird von den neuen Fahrzeugen eine Einsparung von 35-40% des Stromverbrauchs erwartet. Sie kommen nun auf den Linien 1 und 2 zum Einsatz. Insgesamt sollen in den kommenden Jahren 45 neue Fahrzeuge beschafft werden, mit denen auch das Trolleybusnetz erweitert werden soll.

Gegenwärtig besteht der Wagenpark aus rund 200 Trolleybussen, die 13 Linien bedienen, Die letzte Neubeschaffungen erfolgten 2003, seitdem beschränkte man sich auf die Aufarbeiten von Fahrzeugen, hierfür wurden auch Wagenkästen vom Typ VZTM-5284.02 aus Volgograd beschafft.

Auch die letzten Doppeleinheiten von ZIU 9-Trolleybussen (siehe Meldung vom 18.02.2008) verkehren nach Restaurierung einzeln.

### [Chiatura/Tschiatura \[GE\]](#) - Überlandbetrieb eingestellt

[J. Lehmann](#) - 02.03.09

Der Überlandbetrieb in dieser Stadt, 180 km westlich von Tbilisi gelegen, führte in die östlich gelegene Gemeinde Sachkere. Die insgesamt 16 km lange Trolleybuslinie wurde 1967 (9 km) bzw. 1969 (7 km) errichtet. Es kamen 1979 12 Trolleybusse auf der Linie zum Einsatz, 1999 wurde noch mit 6 Trolleybussen ein 30 Minuten-Takt geboten. Mit dem Niedergang der Industrie sank die Bevölkerungsdichte und 2006 konnten nur noch zwei Trolleybusse im Einsatz beobachtet werden. Etwa sechs Skoda 9Tr waren zu diesem Zeitpunkt betriebsbereit. Eine Verjüngung mit Skoda 14 Tr aus Tiflis übernommen (u.a. 290, 292, 297) wurde nicht genutzt, sie dienten lediglich als Ersatzteilsponder.

Der Betrieb wurde nun in Juni/Juli 2008 endgültig eingestellt, im August 2008 war die Fahrleitung teilweise demontiert, im Betriebshof standen nur noch Überreste von Trolleybussen. Bereits im März 2008 fand ein Besucher keinen Betrieb vor, während in 2007 bereits von häufigen Einstellungen wegen Strommangel berichtet wurde.

### [Gori \[GE\]](#) - Zwei Linien wieder in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 02.03.09

Kurz nach der russischen Besetzung konnte der Betrieb im September 2008 auf den zwei Linien, die Anfang 2008 noch in Betrieb waren, wieder aufgenommen werden. Es handelt sich um die Linie 1 Tinischidi-Kwernaki, die mit einem Trolleybus und die Linie 2 Tinischidi- Bahnhof, die mit 5-6 Trolleybussen bedient wird. Im November 2008 mußte die Linie 2 gekürzt werden, da die Brücke über die Bahnlinie im statisch bedenklichen Zustand ist, vermutlich durch die Beanspruchung durch Panzer. Die Linie 2 endet nun südlich des Bahnhofs.

Der Fahrzeugpark besteht aus Skoda 9Tr, Skoda 14Tr und ZIU9. Einige Wagen wurden aus Tiflis übernommen, auch die ehemaligen Athener Obusse befinden sich im Einsatz.

### [Kutaisi \[GE\]](#) - Zwei Linien überlebten

[J. Lehmann](#) - 09.03.09

Auch in der zweitgrößten Stadt Georgiens war der Trolleybusbetrieb während der Kriegshandlungen kurz eingestellt, bereits Mitte August 2008 sowie im Oktober 2008 und Januar 2009 standen Trolleybusse wieder in Betrieb.

Der im September 1949 eröffnete Trolleybusbetrieb wuchs bis 1983 auf 10 Linien mit einer Linienlänge von 88 km an, auf der 63 Trolleybusse verkehrten. 2001 blieben davon nur noch vier Linien (2, 6, 7 und 8), eine Gesamteinstellung des Betriebs erfolgte am 14.01.2007. Mit aus Athen übernommenen Trolleybussen aus Tiflis, die im April 2007 eintrafen, sollte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Aber es dauerte bis Ende 2007, ehe Trolleybusse wieder auf der Linie 7 fahren. Im Januar 2008 konnten die Trolleybusse 369, 373 und 024 im Einsatz beobachtet werden, ein weiterer ZIU 682 befand sich als Reservewagen an der Strecke.

Nun ist auch die Linie 6 wieder in Betrieb. Beide Linien, jeweils rund 2 km lang, sind nicht miteinander verbunden, ihre Endhaltestellen liegen an der früheren Linie 8, die weiterhin eingestellt ist. Sie wurde vor 10 Jahren noch im relativ dichten Takt mit 10-12 Trolleybussen bedient.

Der Stadtverkehr wird fast ausschließlich von Minibussen (Marschrutkas) dominiert, auch Dieselsebusse sind in der Minderzahl. Ein Betreiber, der sich um eine ordnungsgemäße Bedienung des Netzes sorgt, ist -wie auch in vielen anderen Städten in Georgien- nicht mehr vorhanden. Auch die Fahrer der Trolleybusse fahren nach eigenen Willen nach Bedarf und nicht nach Fahrplan auf den beiden Linien.

### [Rustavi/Rustawi \[GE\]](#) - Nur noch Linie 5 in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 23.03.09

Der westliche Teil der 2005 wiedererbauten Linie 5 wurde 2007 wieder eingestellt, auch der westliche Teil der Linie 1. Anfang 2009 verkehrte nur noch die verkürzte Linie 5 mit Trolleybussen.

Zum Einsatz kommen Skoda 14 Tr (282, 288, 331, 340), von denen insgesamt 10 Wagen aus Tiflis übernommen wurden, außerdem kommen einige Athener ZIU 682 (Nr.001-004, 012, 019) zum Einsatz.

Die erste Linie wurde am 16.02.1971 eröffnet, 15 ZIU 5 kamen zum Einsatz, 1985 wuchs das Netz auf 7 Linien mit 48,1 km Netzlänge an, 45 Trolleybusse, Skoda 9Tr und ZIU 9 standen zur Verfügung. Zusätzlich besaß das Metallkombinat eine eigene Trolleybuslinie. Nach und nach erfolgte der Rückbau des Netzes wegen schlechter Straßen, im Jahr 2000 verkehrten nur noch Linie 1 und 3.

### Zugdidi/Sugdidi [GE] - Weiterhin eine Linie in Betrieb

[J. Lehmann](#) - 06.04.09

Auch in der Nähe zu Abchasien gelegenen Stadt verkehrten die Trolleybusse kriegsbedingt im August 2008 nicht, im Oktober und Januar 2009 führen wieder 4-5 Trolleybusse auf der einzigen 5,5 km langen Linie 2. Sechs Trolleybusse stehen zur Verfügung, und zwar ehemals Tiflis 41 und 42, die zu den 70 Trolleybussen gehören, die am 17.11.2001 von Athen übergeben wurden und noch ihre Original-Lackierung tragen sowie zwei ZIU682 (Nr.02 und 08), ebenfalls ursprünglich aus Athen, jedoch mit Lackierung von Tiflis. Zwei weitere ZIU-682 (Nr. 04, 05) stammen vermutlich aus dem Eröffnungsjahr des Betriebs. Das Depot im Südwesten der Stadt wurde nach Diebstahl von Fahrleitung geschlossen und seitdem stehen die Obusse an einer Haltestelle im Stadtzentrum gegenüber dem Polizeistation. Der erste Trolleybus verkehrte ab dem 24.02.1986 zwischen dem Krankenhaus und dem Nachbardorf Tchitatskaro. Sieben ZIU-9 standen zur Verfügung, neun weitere kamen 1988 hinzu. Im November 1989 erfuhr die Linie eine Verlängerung über den Busbahnhof zur Porzellan-Fabrik (Farforovy zavod). Vor dem Ausbruch des Bürgerkriegs 1992 gab es noch eine lange Linie zur Grenze nach Abchasien zum Enguri Cellulose-Papier Kombinat (Ingirsky tsellyulozno-bumazhny kombinat). Mit 22,5 km hatte das Netz seine größte Ausdehnung, aber durch einen niveaugleichen Bahnübergang über eine elektrifizierte Eisenbahnstrecke wurde die Linie -wenn überhaupt- nur kurze Zeit betrieben.

### Almaty [KZ] - Änderungen im Liniennetz und weitere neue Obusse

Dirk Budach - 13.04.09

Das Liniennetz in der kasachischen Metropole Almaty wurde erneut umgestellt und am 26.03.2009 eine neue Linie 16 Sayakhat - Kargalinka in Betrieb genommen, die zum größten Teil jedoch bestehende Strecken mit anderen Linien gemeinsam befährt. Seither gibt es zehn Linien: 1, 2, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 16 und 19. Von den in unserer Meldung vom 27.10.2008 erwähnten neuen Obussen aus chinesischer Produktion nach Neoplan-Design sind inzwischen die Wagen 1100-1113 und 3125-3130 vorhanden, weitere sollen folgen. Der Einsatzbestand in Almaty beträgt aktuell etwa 160 Fahrzeuge. Künftig sollen wieder verstärkt Fahrzeuge aus einheimischer Produktion beschafft werden oder alternativ ausländische Fahrzeuge mit einheimischen Komponenten (E-Ausrüstung) komplettiert werden.

### Astana [KZ] - Hauptstadt ohne elektrischen Verkehr

[J. Lehmann](#) - 06.04.09

1982 wurde der Trolleybusbetrieb in der seit 1997 als Hauptstadt von Kasachstan proklamierten Stadt aufgenommen. Bis 1997 war die Stadt Aqmola, wie sie ab 1991 hieß, nicht sehr bedeutend, um ihren Status zu belegen wurde sie 1998 in Astana (Hauptstadt) umbenannt. Das Trolleybusnetz wuchs auf fünf Linien mit 65 Trolleybussen an. In den letzten Jahren reduzierte sich das Netz auf zwei Linien und nur die zuletzt beschafften Trolleybusse vom Typ KAZ TA 398 aus einheimischer Produktion (Nr.70-93, eigentlich waren 60 Wagen bestellt, jedoch wurde die Anzahl wegen Finanzierungsproblemen reduziert) sowie der verbliebene Skoda 14 Tr und einige ZIU 682 kamen zum Einsatz.

Trotz der in den letzten Jahren zunehmenden Werbung auf den Fahrzeugen und den damit verbundenen Zusatzeinnahmen konnten Ende 2008 die Stromrechnungen nicht mehr beglichen werden, so daß seit dem 01.10.2008 keine Trolleybusse verkehren. Gespräche mit der Stadt- und Landesregierung waren bislang erfolglos. Es bleibt zu hoffen, daß die Einstellung nicht dauerhaft ist und wie in vielen zentralasiatischen Städten der ÖPNV den zahlreichen Minibussen überlassen wird.

### Balakovo [RU] - Verlängerungen und Wagenparkerneuerungen

[J. Lehmann](#) - 20.04.09

Am 06.12.2008 wurden die ersten 10 der 23 bestellten Trolleybusse feierlich in Betrieb genommen. Die Wagen wurden bei der Firma Trolza bestellt und entsprechen dem bewährten Typ ZiU 682. Der größte Teil wird in konventioneller Bauweise geliefert, einige Wagen erhalten jedoch eine moderne Front. Der Wagenpark in der etwa 900 Kilometer südöstlich von Moskau gelegenen Stadt besteht aus rund 70 Trolleybussen, ausschließlich vom Typ ZIU 682, mit denen 8 Linien (2-7, 11, 12) bedient werden. Die letzte Netzerweiterung erfolgte 2002, als die direkte Verbindung durch die Innenstadt über die ul. Komarova erfolgte.

### Barnaul [RU] - Weißrussische Trolleybusse unter Lizenz

[J. Lehmann](#) - 25.05.09

Obwohl die wichtigsten Straßenzüge in der rund 180 km südöstlich von Nowosibirsk und 280 km von der Grenze zu Kasachstan entfernt im Süden Westsibiriens gelegenen Stadt durch private Busse bedient werden, bietet der Trolleybusbetrieb einen zuverlässigen Service mit dichten Frequenzen auf den fünf Linien. Eine neue Strecke ging im März 2000 zur 2007 Mikrorayon über Vzletnaya Ulitsa in Betrieb und wird von der Linie 7 ab Shinniy Zavod bedient. Eine Erweiterung um 1,1 km bis Paviowskiy Tract war bereits im Bau, aber das Projekt wurde



zurückgestellt.

Der Wagenpark besteht aus rund 60 Trolleybussen, darunter zwei ZIU 683 Gelenkwagen (4007-08), 3 BTZ-52011 (4019, 4022, 4032), 8 BTZ-5276, und mehrere ZIU 682 Trolleybusse, einige von ihnen wurden wieder aufgebaut bei SZTM. Trolleybus 4088 (ZIU 682) wird als Kantine genutzt.

Das Unternehmen hat nun die Lizenz zum Bau von AKSM-201 Trolleybussen erworben. Der erste Wagen ging im April 2007 mit Nr.4122 in Betrieb, vier weitere folgten in 2007 (4123-26) und drei in 2008 (4127-29).

#### **Blagoweschtschensk [RU] - Ausbaupläne reduziert**

[J. Lehmann](#) - 30.03.09

Das Trolleybusnetz in der knapp 8.000 km östlich von Moskau, über 500 km von der Pazifik-Küste am nördlichen Ufer des Flusses Amur gelegenen Stadt besteht aus zwei Ringlinien, die Linie 2K verkehrt gegen den Uhrzeigersinn, die Linie 2V im Uhrzeigersinn. Die letzte Schleife in der Nähe von Oblastnaya Bolnitsa Terminus ist jedoch nur in einer Richtung und damit fahren beide Linien hier im Uhrzeigersinn. Die beiden Linien wurden hierhin in 2000 und 2003 um 7 km erweitert. Leider wurde zeitgleich die Linie 4 über die Gorkogo Ulitsa nach Gorbolnitsa 2002 eingestellt und die Fahrleitung abgebaut. Ein zusätzliches Unterwerk ist erforderlich, um den Betrieb dieser Linie zu gewährleisten.

Es war geplant, bei Erteilung von Fördermitteln die Strecke wieder zu eröffnen. Nachdem jedoch entsprechende Mittel nicht zuteil wurden, wurde die Erweiterung des Netzes aus dem Drei-Jahres-Programm gestrichen. Auch die Beschaffung von 30 neuen Trolleybussen wurde zurückgenommen, nun soll lediglich der Kauf von vier neuen Trolleybusse erfolgen, zwei in 2009 und zwei in 2011

Der Wagenpark besteht aus 31 Trolleybussen, der größte Teil sind ZIU-682 (Nr. 32-57), beschafft zwischen 1986 und 1997. Die jüngsten Trolleybusse sind VMZ-170 Nr. 01-05 (2001-2003) und zwei VMZ-5258-Trolleybusse vom Baujahr 2005, von denen einer mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz ausgestattet ist.

Mitte Mai 2008 ging ein weiteres Neufahrzeug in Dienst, er stammte von der Baschkirisch Trolleybus Fabrik (BTZ, <http://www.trobus.ru/>) und der wichtigste visuelle Unterschied zu den anderen städtischen Wagen besteht in der elektronischen Zielanzeige, zudem erhielt der Wagen eine automatische Haltestellenansage.

#### **Bratsk [RU] - Erweiterung geplant**

[J. Lehmann](#) - 13.04.09

Die Errichtung einer Obuslinie über die Straßen Engels und Lenin ist noch in diesem Jahr geplant. Für diese Erweiterung des 7 Linien umfassenden Netzes muß ein weiteres Unterwerk errichtet werden. Bislang reichten drei Unterwerke für das 44 km lange Netz, welches von 57 Trolleybussen befahren wird.

Der Wagenpark erfährt eine stetige Erneuerung durch neue Aufbauten des Typs VMZ 5298-20 von der Firma JSC "Trans-Alfa" in Vologda. In den letzten vier Jahren gingen 13 Wagen in Dienst, und zwar Wagen 73, 77, 79, 83, 85, 85, 87, 92, 107-109, 113-115. In 2007 und 2008 gingen auch zwei weitere Gelenkwagen mit den Nr.94 und Nr.86 in Dienst, ein baugleicher Gelenkwagen vom Typ VMZ 6215 steht schon seit 2003 in Dienst. Zusammen mit zwei ZIU-683 bzw. 6205 kommen sie mit zwei Schaffnern besetzt auf der Linie 2 zum Einsatz.

Seit 2007 gehört auch ein Niederflerobus vom Typ Trans-Alfa-5298.01 mit Nr.80 zum Wagenpark. Dieser brannte nach einem Kurzschluß am 20.11.2007 komplett aus, so daß er nach mehrmonatiger Reparatur im Herstellerwerk erst wieder im Mai 2008 wieder zum Einsatz kam.

#### **Kamensk-Uralskij [RU] - Kontinuierliche Erneuerung**

[J. Lehmann](#) - 11.05.09

Der Trolleybusbetrieb in der östlich des Mittleren Ural etwa 100 km südöstlich von Jekaterinburg gelegenen Stadt feierte Ende 2006 das 50-jährige Jubiläum des Betriebs. Der rund 45 Trolleybusse umfassende Wagenpark, mit dem vier Linien befahren werden, erfährt eine kontinuierliche Erneuerung. zuletzt wurden zwei Trolleybusse der Firma BTZ vom Typ 52761T beschafft (20,21), vom gleichen Typ gingen bereits 2001 drei Trolleybusse in Betrieb (12,14,15). Seit 2001 gelangten noch ein ZIU 682 (Nr.16), ein BTZ 5276.04 (Nr.17) und zwei VZTM 5280 (Nr.18,19) zum Wagenpark, der ansonsten aus ZIU 682 besteht. Ausnahme bildet Trolleybus 69, der einen neuen Aufbau der Firma BTZ (52011) erhielt.

In den letzten 15 Jahren gab es zahlreiche kleinere Netzerweiterungen, zuletzt erhielt die Linie 5 eine Verbindung via 49-Kwartal und bindet somit nicht nur die südlichen Stadtgebiete, sondern nun auch die nördlichen Gebiet an das Wohngebiet "Kosmos" an.

#### **Khabarovsk/Chabarowsk [RU] - Von einer auf fünf Linien**

[J. Lehmann](#) - 04.05.09

In der rund 8.500 Eisenbahn-Kilometer östlich von Moskau gelegenen Stadt am Fluß Amur, etwa 30 km von der Grenze zu China entfernt, besteht seit 1975 ein Obusbetrieb in Ergänzung des großen Straßenbahnnetzes. Lange Zeit bestand nur eine über 25 km lange Obuslinie vom Komsomolskaya Ploshchad am Ufer des Amurs zum Flughafen. Nach mehreren Jahren Bauzeit konnte die Linie 2 zum Bahnhof im Januar 2000 eröffnet werden. Eine Linie 3 in südliche Stadtteile ging 2003 in Betrieb, gefolgt im Juni 2004 von den 17 und 23 km langen Linien 4 und 5. Die Linien 1 und 3 verkehren im dichten Takt, so kommen auf der Linie 1 teilweise über 20 Kurse zum Einsatz. Die

Linie 5 weist eine Frequenz von 15-30 Minuten auf, aber die Linien 2 und 4 werden teilweise nur einmal stündlich befahren, vorwiegend aus Fahrzeugmangel begründet.

1998 standen 27 Solo- und 4 Gelenkwagen für die einzige Linie 1 zur Verfügung. Trotz der Liniennetzerweiterung sind es nun nur unwesentlich mehr Fahrzeuge, da die wenigen im Zeitraum der Neueröffnungen beschafften Fahrzeuge ältere Wagen ersetzen. Eine größere Serie von Trolleybussen wurde nun 2008 beschafft, und zwar 8 VMZ-5298 (Nr.228-235) und zwei Niederflerbusse BTZ 52763 (Nr. 226-227).

Ein weiterer Niederflerbus (Nr.236) gelangte aus Weißrußland in den fernen Osten von Rußland. Ein AKSM 321 der Firma Belkommunmash fährt seit einigen Monaten zur Probe. Man ist sehr zufrieden mit dem Wagen, jedoch aufgrund der langen Transportwege ist eine Beschaffung zu teuer. Nun erhofft man sich eine Kooperation mit der Firma Belkommunmash um Fahrzeuge vor Ort zu komplettieren und so die Beschaffungskosten zu verringern.

### Samara [RU] - Modernisierungsprogramm

J. Lehmann - 02.03.09

In der Industriestadt im Süden des europäischen Teils Russlands, direkt an der Wolga gelegen, wurde am 05.02.2009 mit dem neuen Trolleybus 3207 der erste Neuwagen für 2009 vorgestellt. Im Gegensatz zu den im letzten Jahr gelieferten 10 Trolza-Trolleybussen (73-75, 902-904, 3206, 3208-10) nach dem Baumuster des bewährten ZIU 682 wurde nun der Typ "Optima" gewählt und beschafft.

In den kommenden Jahren sollen weitere Neufahrzeuge beschafft werden, denn gemäß dem im September 2008 vorgestellten Programm 2009-215 soll 70% des Trolleybus-Wagenparks erneuert werden, Auch vom umfangreichen Straßenbahn-Wagenpark sollen 50% neu angekauft werden. Insgesamt werden 5,5 Milliarden Rubel (rund 150 Mill. Euro) für dieses Programm bereit gestellt

In den letzten Jahren dominierte die Modernisierung des Wagenparks durch Beschaffung von neuen Wagenkästen. So wurden 2005/06 neben vier neuen BTZ-5276 (Nr.71 und 3202 in 2005, Nr. 899 and 3204 in 2006) 20 Wagenkästen dieses Typs beschafft und mit Ausrüstungen von ausgemusterten ZIU-682 bestückt.

Weiterhin besteht der Wagenpark aus rund 250 Trolleybussen, in 2006 standen 249 betriebsfähige Trolleybusse zur Verfügung, drei abgestellte und acht Spezialfahrzeuge wie ein Fahrschulwagen mit möglicher Bedienung durch den Fahrlehrer sowie Arbeits- und Frachtfahrzeuge. Die ältesten Trolleybusse sind Wagen 03 und 09 von 1985.

Insgesamt fällt die ungewöhnliche Nummerierung auf, die Trolleybusse mit zweistelligen Nummern (03 bis 75) sind im Depot 2, mit dreistelligen (798 bis 904) im Depot 1 und mit vierstelligen Nummern (3102 bis 3210) im Depot 3 beheimatet.

Nach der vorübergehenden Einstellung der Trolleybuslinie 11 wegen U-Bahn-Baus am 17.05.08 werden 17 Linien bedient, davon drei Linien nur im Spitzenverkehr und eine nur an Sonn- und Feiertagen)

### Tyumen [RU] - Erste Linienverlängerung nach 22 Jahren

J. Lehmann - 16.03.09

Am 11.06.1970 eröffnete in der knapp 550.000 Einwohner-Stadt am Fluss Tura, über 2100 km von Moskau entfernt, ein Trolleybusbetrieb mit 63 Fahrzeugen. Bis 1979 wuchs der Wagenpark auf 88 Fahrzeuge, 1986 wurden 15 Linien befahren. Die Trolleybusse wurden stetig erneuert, so gingen 1995 die Wagen der Nr.1-11 in Drittbesetzung in Betrieb. Die letzten vier Neufahrzeuge folgen im September 2000, seitdem wurden keine Investitionen durchgeführt. Im Juli 2007 kam es zur Einstellung der langen Linie 9 zum Flughafen, da eine Brücke über die Eisenbahn baufällig war. Der größte Teil der Fahrleitung wurde jedoch demontiert und so verblieben nur noch zwei Linien 7 und 12. Alle ehemaligen Trolleybuslinien werden nun von Privatunternehmen mit Dieselnissen, überwiegend gebracht aus Europa übernommen, bedient. Es war zu befürchten daß auch die letzten Trolleybuslinien auch dieses Schicksal ereilt, so daß es das Ende des elektrischen Verkehrs in der Stadt bedeutet hätte.

Aber es gibt ein Zeichen von Hoffnung: Am 01.01.2008 wurde nach 22 Jahren wieder eine Strecke neu eröffnet. Die Linie 14 wurde wieder mit Trolleybussen bedient und um ein kurzes Stück verlängert, die alte Wendeschleife fiel dem zunehmenden Verkehr zum Opfer. Einen Monat später wurde die Linie 12 wieder nördlich verlängert, so daß sie wieder ihre ursprüngliche Länge erhielt.

Für die drei Trolleybuslinien stehen rund 60 Trolleybusse, alle ausschließlich vom Typ ZIU 682 zur Verfügung.

### Yekaterinburg/Jekaterinburg [RU] - Erneuerungen im umfangreichen Netz

J. Lehmann - 18.05.09

Dieses Jahr erhielt die knapp 40 Kilometer östlich der imaginären Trennlinie zwischen Europa und Asien gelegene Stadt 27 neue Trolleybusse, elf Wagen erstmals vom Werk Trans-Alfa aus Vologda. (Typ VMZ-5298). Neben vier ZIU 682 aus Ivanovo (No.116-119) sind die restliche Neufahrzeuge ZIU 682 mit modernisierter Front. Teilweise wurden nur Wagenkästen geliefert, und in eigener Werkstatt mit elektrischen Ausrüstung alter Trolleybusse ausgestattet. So erhielten drei Neufahrzeuge die Ausrüstung von drei der 22 Gelenkwagen (Nr.001-012 und 301-310), die 2007-2008 ausgemustert worden. Sie entstammen der Bauserie ZIU 683 bzw. 6205 und wurden 1993-94 beschafft.

Nun besteht der Wagenpark ausschließlich aus Solotrolleybussen. Rund 250 Trolleybusse stehen für die Bedienung der 19 Linien des ausgedehnten Netzes, welches neben einem umfangreichen Straßenbahnnetz bedient wird, zur Verfügung.

Zuletzt ging im Dezember 2007 die Trolleybuslinie 4 neu in Betrieb, sie stellt eine Querverbind in der Mitte des Netzes dar. Die bis 2003 befahrende Linie 4 wurde 2003 durch die neu eingerichtete Trolleybuslinie 20 entbehrlich.

### Beijing [CN] - Erweiterung und Verjüngung der Flotte

Dirk Budach - 23.03.09

Am 30. Januar 2009 wurde an den Obusbetrieb in der chinesischen Hauptstadt Peking eine Flotte von weiteren 100 Gelenkwagen ausgeliefert. Die neuen, 16m langen Wagen vom Typ Chromabus BJD-WG160B in "Semi-Niederflur"-Bauart verfügen über einen 180kW Traktionsmotor mit Hinterachsantrieb, dazu über einen starken Batteriehilfsantrieb, der 504V Spannung aufbauen kann. Motorlieferant ist CRS or China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation in Zhuzhou, der größte Hersteller elektrischer Lokomotiven in der VR China.

Nach drei Wochen Probebetrieb begann der planmäßige Einsatz auf der Linie 109 am 15.3.2009. Die neuen Wagen wurden wegen ihres eigentümlichen Frontdesigns von von den Fahrgästen „King Kong“ getauft.

Mit der Lieferung dieser neuen Wagen besteht gegenwärtig akuter Platzmangel in den Pekinger Depots, da im Hinblick auf geplante Erweiterungen nur wenige Altwagen ausgemustert wurden. Die vor der Olympiade angekündigten Ausbaupläne wurden bislang allerdings nicht in Praxis umgesetzt. Es werden gegenwärtig 15 Linien bedient, dafür stehen insgesamt 820 Obusse ( u.a. vom Typ BJD-WG 120A, BJD-WG 120DK, BJD-WG 120N und BJD-WG 160A) in betriebsfähigem Zustand zur Verfügung. Weitere 20 Wagen werden zu Fahrschulzwecken unterhalten.

### Lanzhou [CN] - Wiederaufleben ?

Dirk Budach - 20.04.09

In der nordchinesischen Stadt Lanzhou (3 Mio. Einwohner), am Gelben Fluss gelegen, fuhren vom 31.12.1959 bis zum 05.05.2008 Trolleybusse, dann wurde der elektrische Betrieb mit den letzten der insgesamt 97 Trolleys zugunsten von Gasbussen aufgegeben. Die hohe Luftverschmutzung in der Stadt hat in den vergangenen Monaten zu Überlegungen beigetragen, den Obus auf zentralen Routen wieder einzuführen. Im besonderen Fokus stehen die Buslinien im zentralen Stadtteil Maryland, wo sie sich in der Vergangenheit sehr gut bewährt hatten.

Neben der Wiedereinführung des Trolleybus wurde auch die Anlage einer Stadtbahn diskutiert, aufgrund hoher Kosten jedoch verworfen. Politisch Verantwortliche verschiedener öffentlicher Stellen haben sich für den Obus ausgesprochen.

Der Trolleybusbetrieb bestand aus vier Linien, als erste wurde bereits am 26.07.2006 die Linie 32 eingestellt, Erst einige Jahre zuvor kamen neue Trolleybusse von der Firma Wuhan in Betrieb, sie nahmen im Juni 2002 den Betrieb auf der Ost-West-Linie 33 wieder auf, die vorübergehend wegen Bauarbeiten eingestellt war. Die beiden Rundlinien 31 und 34, die ebenfalls bis zuletzt in Betrieb waren, verbanden das ausgedehnte Stadtgebiet mit dem Bahnhof. In einem Pressetermin erläuterte die Lanzhou Busgesellschaft die Gründe für die Einstellung. unter anderem seien die Gleichrichterstationen aus dem Ursprungsjahr und aufgrund des Alters störanfällig, außerdem wurde die visuelle Verschmutzung durch die Fahrleitung beklagt, die aber auch durch die zahlreichen wild an den Masten verlegten Telekommunikationsleitungen herrührt

Am 05.05.2008 fand dann der letzte Einsatztag der Trolleybusse statt. Die Bevölkerung nutzte dieses rege, um sich von den umweltfreundlichen Fahrzeugen zu verabschieden. Am 06.05.2008 übernahmen gasbetriebene Niederflrbusse den Verkehr, von diesen wurden als Ersatz 100 Einheiten beschafft.

### Nanjing/Nanning [CN] - Neubaupläne

Dirk Budach - 16.03.09

Die chinesische Millionenstadt Nanjing prüft die Wiedereinführung von Trolleybussen auf bestimmten stark belasteten Strecken. Nach einer Erklärung der "Nanjing People's Political Consultative Conference" vom Januar 2009 wird der Obus als das ökologisch sinnvollste Verkehrsmittel dargestellt, aber auch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sprechen längerfristig für den Obus: Nach lokalen Berechnungen werden variable Betriebskosten von 144.65 - 196.61 yuan pro 100 km (jahreszeitabhängig), während für Dieselbusse 181.29 - 200.04 yuan genannt werden. Bei Einbeziehung der Infrastrukturkosten ergibt sich aktuell annähernd ein Gleichstand zwischen beiden Verkehrsträgern.

Trolleybusse fuhren in Nanjing bereits einmal seit 01.08.1960, beginnend mit 16 Fahrzeugen auf der Linie Xinjiekou - Shanxi Road. Die letzten vier Linien wurden 1996 auf Dieselbusse umgestellt.

Die Linien eines neuen Netzes sollen u.a. ausgehend vom Bahnhof der Southern Railway nach Jiangning, Pukou, Xianlin sowie in neu zu erschliessende Siedlungsgebiete führen. Nanjing hat seit Jahren zweistellige Wachstumsraten bei Pkw-Neuzulassungen zu verzeichnen, was erhebliche Umweltbelastungen mit sich bringt.

### Edmonton [CA] - Sparen zu Lasten der Umwelt

J. Lehmann - 04.05.09

Am 14.04.2009 schlug ein Bericht der Stadtverwaltung zahlreiche Punkte zur Einsparung von öffentlichen Mitteln vor. Ein Punkt war die sofortige Einstellung des Trolleybusbetriebs statt wie geplant erst 2010.

Bereits am 18.06.2008 trafen der Gemeinderat mit 7 zu 6 Stimmen die Entscheidung gegen den Trolleybus und damit auch gegen die Umwelt. Die gegenüber Dieselbusse nur geringfügig umweltfreundlichere Hybridbusse sollen nach der Entscheidung im Jahre 2010 die Trolleybusse ablösen. Nun erhofft man sich eine Einsparung, indem über 30jährige Dieselbusse aus Reservebeständen die Trolleybusse ersetzen. Zudem wurde der Fahrplan ausgedünnt.

Zuletzt waren noch 24 (102, 111, 121, 124, 126, 128, 129, 135, 138, 145, 148, 152, 155, 160, 168, 172, 179, 180, 183, 192, 193, 195, 198) der 37 Trolleybusse betriebsbereit, am letzten Einsatztag am Samstag, 02.05.2009 kamen davon noch die Wagen 111, 138, 148, 152, 155, 179, 183 und 195 zum Einsatz auf der Linie 3. Als Extra-Wagen verkehrte hier auch der 1954 erbaute Brill-Trolleybus 202. nachdem alle Trolleybusse bis 18 Uhr eingefahren sind, war er der letzte, der in den Betriebshof Westwood Garage einfuhr.

### **Boston [US] - Silverline SL2 fährt häufiger**

[J. Lehmann](#) - 25.05.09

Das Trolleybusnetz im Stadtteil Cambridge besteht aus den Linien 71, 72, 73 und der HVZ-Linie 77A. Hier kommen bis zu 28 der 32 Neoplan/Skoda Trolleybusse 4101 – 4132 zum Einsatz. Folgende Strecken werden befahren:

71 - Watertown Square - Harvard Station via Mt. Auburn St. (HVZ alle 7, morgens alle 13, mittags alle 10, abends alle 20 Min.)

72 - Huron Ave. - Harvard Station via Concord Ave. (alle 15/30/18/30 Min.)

73 - Waverley Sq. - Harvard Station via Trapelo Road (alle 5/13/9/15 Min.)

77A - North Cambridge Garage - Harvard Station via Massachusetts Ave. (40 Fahrtenpaare, aus- und einrückende Kurse Depot)

Im Spitzenverkehr am Nachmittag waren auf den Linien 71-73 26 Obusse unterwegs, nur noch 6 Wagen waren am 11.05.09 im Depot anzutreffen. Hier standen auch die als Enteisungswagen dienenden Dieselbusse mit den Betriebsnummern 0215, 0267 und 0291, die mit Stangen ausgestattet wurden.

Zum 31.03.2009 gab es auf der 2004 eröffneten Silverline eine Veränderung. Die Linie SL3 wurde eingestellt und durch die Dieselbuslinie 7 ersetzt. Die Taktzeiten der SL 1 und SL 2 wurden entsprechend angepasst, die Linie SL2 verkehrt nun in den hauptverkehrszeiten alle 5 Minuten. Auf diesen beiden Linien kommen die Neoplan/Skoda Gelenkduobusse 1101 – 1128 zum Einsatz.

SL1 - Logan Airport - South Station via Waterfront (alle 10 / ab 20:00 Uhr alle 12 Min.)

SL2 - Boston Marine Industrial Park - South Station via Waterfront (alle 5/10/5/15 Min.)

Die SL1 benötigt 5-6 Kurse, die SL2 in der HVZ 8 Kurse. Somit steht eine üppige Reserve von 15 Duo-Busse zur Verfügung.

### **Guadalajara [MX] - Modernisierungsprogramm konkretisiert**

Dirk Budach - 04.05.09

Der verbliebene Trolleybusbetrieb in der mexikanischen Millionenstadt Guadalajara soll schrittweise modernisiert werden, ein Detailplan wurde dafür nun von Betreiber und Stadtverwaltung ausgearbeitet und präsentiert.

Gegenwärtig sind 47 zweiachsige Obusse in betriebsbereitem Zustand, die alle aus der ersten Hälfte der achtziger Jahre stammen (MASA 1982-1985). Zahlreiche weitere Wagen sind abgestellt vorhanden. Einzelne der derzeit eingesetzten Wagen könnten aus der Serie von 18 aus Mexico-Stadt übernommenen Gelenkwagen (nach Umbau zu Solowagen) stammen, so u.a Wagen 1217, doch konnte diese Information bislang nicht abschließend bestätigt werden. Im vergangenen Jahr lief ein Programm zur äußerlichen Aufarbeitung der 47 funktionstüchtigen MASA-Wagen an, das u.a. Neulack in den Farben blau-weiss vorsieht. Die Fahrzeuge sollen damit für weitere 10 Jahre einsatzfähig bleiben. Bei Wagen 1128 wurde im Zuge des Umbaus auch die Mitteltür leicht versetzt, dieser Umbau bei anderen Wagen aber nicht fortgeführt. Bei anderen Wagen wurde die Fensterteilung geändert und damit die Anzahl der Seitenfenster verdoppelt. Insgesamt 10 Wagen wurden bis März 2009 in eigener Werkstatt fertiggestellt.

Daneben ist die Beschaffung von 20 neuen Zweiachser vorgesehen, eine gemeinsame Bestellung mit 100 Dieselbussen ist beabsichtigt.

Außerdem soll die aktuell elektrisch befahrbaren Linien 200, 400 und 500 an mehreren Endpunkten verlängert werden – nach Haciendas del Valle, San Benito und San Juan de Ocotán - und ein Teil der Unterwerke erneuert werden. Das gesamte Investitionsprogramm in den Obus wird mit etwa 100 Mio. Mexikanischen Pesos (ca. 5,5 Mio. EUR) kalkuliert. Eine Wiederinbetriebnahme der in der vergangenen Jahren stillgelegten Strecken ist dagegen aktuell nicht mehr vorgesehen, so wurde der Betrieb der Linie 600 auf mehrere an ein privates Unternehmen („Macrobús“) vergeben, das zum Teil Diesel-Gelenkbusse einsetzt.

Linie 200 wird seit vergangenen August von Dieselbussen befahren, bis Bauarbeiten im Zuge der C/Zapopán beendet werden. Linie 400 wird montags-samstags in der Regel im 4-Minuten-Takt befahren, dafür werden 23 Obusse benötigt. Linie 500 fährt werkstags im 7-Minuten-Takt mit 17 Wagen. Sonntags fahren Busse beide Linien auf leicht abweichender Route, da die Avda. Vallarta zu dieser Zeit als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Eine

Anpassung der Fahrleitungsanlage ist mittelfristig vorgesehen.

### Mexico City (Ciudad de Mexico) [MX] - Der japanische Künstler-Obus

Dirk Budach - 09.03.09

Vor 15 Jahren kamen mehrere Zweiachs-Trolleybusse mit Linkslenkung und Einstieg auf der rechten Seite, die beim japanischen Obusbetrieb Kurobe Dam ausgemustert worden waren, als Geschenk der japanischen Regierung nach Mexico. Die Wagen waren für einen erneuten Einsatz in Mittelamerika wenig geeignet, und so wurde lediglich ein Wagen (Nr. 117, Mitsubishi/Fuso 1966) an die örtlichen Verhältnisse angepasst, aber auch nur selten bei Sonderfahrten eingesetzt.

Die übrigen Trolleybusse blieben abgestellt, auch wenn mehrere unterschiedliche Verwendungen diskutiert wurden, so u.a. ein Einsatz als fahrbare Büchereien oder Klassenzimmer.

Einen der Wagen (frühere Betriebsnummer unbekannt) schenkte die STE im Dezember 2005 einer Künstlergruppe, die ihn für verschiedene Aktivitäten nutzt. Das Projekt nennt sich „Trolebús Galería“ und wird von Ariadna Ramonetti geleitet. Seit zwei Jahren steht der Obus in einer Seitenstraße unter Bäumen geparkt, gegenüber dem Hotel Condesa.

### **Kleine Flottenmodernisierung und Streckenreduzierung**

Dirk Budach - 06.04.09

Der „Secretario de Transportes“ der Bundeshauptstadt Mexico City hat die Fortsetzung der begonnen teilweisen Modernisierung der gegenwärtig aus 405 Wagen bestehenden Trolleybusflotte beschlossen. Das Programm umfasst die Neuverkabelung und Renovierung der Innenausstattung sowie Neulackierung in grün-weiss von 200 Wagen der jüngsten Serien 9700 und 9800, die 1997/98 beschafft wurden. Sie sollen damit für weitere 10 Einsatzjahre gerüstet sein. Hersteller war seinerzeit MASA (Mitsubishi Mexico). 120 dieser Wagen wurden bislang auf diese Weise modernisiert, weitere 80 sollen bis 2010 folgen.

120 Wagen werden auf der Eje Central Lázaro Cárdenas auf separaten Busspuren im 2-Minuten-Abstand verkehren und sollen damit parallele Dieselbuslinien verdrängen. Der gegenwärtige Mobilitätsplan für die Hauptstadt sieht eine solche Auflösung von Parallelverkehren zwischen Trolley- und Dieselbussen ausdrücklich vor.

Der übrige Wagenpark wird dagegen lediglich nach und nach äußerlich, auch wenn die zu erwartende Restnutzungsdauer insbesondere der rund 150 Toshiba-Obusse aus der ersten Hälfte der achtziger Jahre begrenzt ist. Von Neubeschaffungen ist vorerst nicht die Rede, da die Finanzmittel dafür der in öffentlichem Eigentum befindlichen Betreibergesellschaft Servicio de Transportes Eléctricos de D.F. (STE) nicht zur Verfügung gestellt werden. Damit sind bis auf weiteres keine Niederflurwagen in Mexico im Einsatz. Da bereits jetzt ein Mangel an einsatzfähigen Wagen besteht, der sich durch die Taktverdichtung auf der Eje Central noch verstärken wird, strebt die Zentralverwaltung die Reduzierung des Obuseinsatzes und die Stilllegung von 5 der aktuell 15 Obuslinien an. Betroffen von der Stilllegung könnten nach ersten Planungen mehrere oder alle der folgenden Streckenabschnitte sein: El Rosario – Chapultepec (Linie I), Villa de Cortes – Coacalco (M), Central de Abasto – Mixcoac (D/O), Moctezuma - Unidad CTM Culhuacán (R1), Moctezuma - Villa Coapa (R2). Die beiden letztgenannten Linien entlang der Tangente Eje 3 Oriente sollen durch Dieselbuslinien eines neuen Netzes höherwertiger Beförderungsqualität unter dem Namen „Metrobus“ ersetzt werden, allerdings fehlen auch diesem Projekt aktuell die nötigen Mittel.

### Merida [VE] - Unbedingt noch ausbaufähig!

Dirk Budach - 30.03.09

Der Ausbau des neuen Trolleybussystems Trolmérida geht nicht recht voran. Seit der Eröffnung am 18. Juni 2007 wird lediglich der westliche, 11 km lange Abschnitt El Ejido – Pie del Llano befahren, die Verlängerung in östlicher Richtung zum eigentlichen Stadtzentrum scheiterte längere Zeit an Uneinigkeit der Beteiligten über die definitive Streckenführung. Inzwischen wurde die Trasse zwar entlang der Avenida 16 Septiembre fertiggestellt, aber noch nicht in Betrieb genommen. Dieses Streckenstück führt entlang des Flughafengeländes. Die anschließenden Abschnitte durch das eigentliche Stadtzentrum sind noch gar nicht errichtet.

Erst wenn der Obus das Stadtzentrum planmäßig bedient, darf die Betreibergesellschaft überhaupt Fahrgeld einnehmen. Bislang ist die Mitfahrt entsprechend gratis, und es sind auch keine Zugangsbeschränkungen und Möglichkeiten zum Fahrkartenerwerb installiert. Auch fährt der Obus gegenwärtig nur während acht Stunden täglich.

### Barquisimeto [VE] - Bauverzögerung und Probefahrten

J. Lehmann - 11.05.09

Im Januar 2009 begannen vereinzelt Probefahrten auf den ersten 8 km fertiggestellter Eigentrasse des neuen BRT-Systems TRANSBARCA im venezolanischen Barquisimeto. Die erste Teilstrecke reicht vom neuen Busbahnhof „Estación Central Simón Bolívar“ bis zur Avenida Libertador/Calle 51. Ende Februar besuchte der venezolanische Minister für Infrastruktur die Anlagen und unternahm eine Testfahrt. Sein Ministerium ist auch 90% Eigentümer des

Systems und für die Projektabwicklung direkt verantwortlich, lediglich die verbleibenden 10% gehören der Stadtverwaltung.

Die Fertigstellung der Anlage hängt vor allem von der Bereitstellung der nötigen Finanzmittel von zentralstaatlicher Seite ab. TRANSBARCA ist eines der Prestigeprojekte der Regierung und sollte entsprechende Priorität genießen. Allerdings hat sich die finanzielle Situation des durch seine Ölvorkommen grundsätzlich sehr reichen Landes Venezuela aufgrund des Preisverfalls am Rohölmarkt deutlich verschlechtert. Tatsächlich gingen die Bauarbeiten in den vergangenen Monaten nur sehr schleppend voran, dazu gehören auch die Installationen zur Stromversorgung. Der geplante Eröffnungstermin der ersten Teilstrecke wurde bereits mehrfach verschoben. Geplant sind insgesamt zwei Linien von 19,1 bzw. 11,5 km Länge. Da sowohl TRANSBARCA als auch das neue System in Mérida/Venezuela sehr großen Nutzen bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an beiden Orten erwarten lassen und darüber hinaus auch als Modell für andere Städte Lateinamerikas dienen könnten, ist nur zu hoffen, dass die Anlagen baldmöglichst fertiggestellt werden.

80 Neoplan/Bombardier Gelenktrolleybusse vom Typ N6321 bilden den Fuhrpark des Systems in Barquisimeto (Siehe auch TrolleyMotion- Nachrichten vom 25.2.08 und 25.11.08) und sind überwiegend bereits ausgeliefert, von dieser Seite sollte einer Inbetriebnahme also ebenfalls keine Hindernisse mehr im Weg stehen.

### **Mendoza [AR] - Die ersten Ausfahrten der neuen Flyer**

Dirk Budach - 02.03.09

Am 20.02.2009 startete der erste von den 80 aus Vancouver akquirierten Flyer E902 Trolleybussen zu Testfahrten auf dem Netz in Mendoza. Es handelt sich dabei um Wagen 2943 vom Baujahr 1983. Die Testfahrten werden noch einige Wochen andauern und natürlich auch mit anderen Wagen unternommen werden. Die technische Abnahme durch die argentinischen Zulassungsbehörden und damit auch die ersten Linieneinsätze sind nicht vor Ende März 2009 zu erwarten

### **Neues Kleid für die neue Alten**

Dirk Budach - 06.04.09

Bis zum März 2009 waren die ersten der "neuen" Flyer Obusse in Mendoza in verschiedenen Farben neu lackiert und mit den neuen Eigentumsbezeichnungen versehen worden. Dem Publikum sollen mehrere unterschiedliche Varianten vorgeführt werden, eine definitive Entscheidung über die Lackierung wird später gefällt. Die Wagen sind noch immer zu Testfahrten im Einsatz, die Aufnahme des Fahrgastbetriebs steht aber bevor. Dafür werden die ex-Solinger Dreiachser nach und nach ausgemustert, so im März 2009 die Wagen 61, 63, 70 und 79. Bis zum endgültigen Abschied von den in Argentinien überaus beliebten deutschen Wagen wird allerdings noch eine längere Zeit vergehen. Auch ist Umlackierung mehrerer Altwagen geplant, sobald man sich auf eine endgültige neue Farbvariante geeinigt hat.

### **Cordoba [AR] - Ersatz der Trolleybusse beabsichtigt**

Dirk Budach - 20.04.09

Der Einsatzbestand der TAMSE im argentinischen Córdoba setzt sich aktuell aus 9 Gelenk- und 24 Solowagen vom russischen Typ ZIU sowie 6 chinesischen Zweiachsern zusammen. Im Juni 2008 war die beabsichtigte Bestellung von 25 neuen Wagen aus russischer Produktion zur Flottenerneuerung verkündet worden, ein "Letter of Intent" wurde unterschrieben. Banco de Nación gewährte einen Kredit über 10 Mio. Arg. Pesos (= ca. 2,7 Mio. USD). Allerdings gab es in den vergangenen Monaten immer wieder Äußerungen auf politischer Ebene der Stadtverwaltung, aus Kostengründen stattdessen Gelenkbusse und/oder Doppelgelenkbusse beschaffen zu wollen, die mit CNG oder Biodiesel betrieben werden. Sie werden als ökologische Alternative zum Trolleybus dargestellt, wenngleich dies durch keinerlei Daten belegt wird. Die Lieferung der neuen Obusse wurde deshalb vorerst zurückgestellt.

Eine definitive Entscheidung zu diesem Thema war bereits zum Jahresende 2008 angekündigt worden, steht aber noch immer aus. Diese betrifft auch die vorgesehene Verlängerung der drei Linien, Linie A nach Villa El Libertador, Linie B nach Tropezón und Linie C bis CPC Ruta 20. Wie berichtet (siehe Meldung vom 23.06.08), besteht das Trolleybusnetz in Córdoba aus drei Linien, die 1989-1992 eröffnet wurden.

Die Gesellschaft TAMSE befindet sich in öffentlicher Hand und betreibt seit 2004 den Obus in Córdoba.

### **Sao Paulo (SPT) [BR] - Jubiläumsfeier**

Dirk Budach - 04.05.09

Unter Beteiligung der Aktivistengruppe „Movimento Respira São Paulo“ (etwa = ‚Bewegung für reinere Luft São Paulo‘) wurden am Wochenende 25./26.4.2009 die offizielle Feier zum 60jährigen Jubiläum von Brasiliens erstem Obusbetrieb São Paulo begangen.

Zu diesem Zweck war vor dem imposanten Gebäude des Museums Ipiranga eine Ausstellung von vier Trolleybussen zu sehen, darunter zwei renovierte Oldtimer, ein Wagen der aktuellen Flotte und der Prototyp der aktuell in

Auslieferung befindlichen ersten Niederflurserie der SP. Im Einzelnen:

Nr. 3093 ACF Brill/GE (Bj. 1947, ex Denver)

Nr. 3160 Grassi/Villares (Bj. 1960)

Nr. 1730 Volvo/Marcopolo/Powertronics (Bj. 1996)

Nr. 1500 Busscar/WEG (Bj. 2008, Niederflur-Prototyp)

Es gab außerdem, bei freiem Eintritt, eine Ausstellung zur Geschichte des Verkehrsmittels Obus in Brasilien zu sehen.

Einige Tage später absolvierte der vom zweiten Obusbetrieb São Paulos, der Metra auf dem Netz der EMTU, erhaltene Wagen 7213 (Scania/Marcopolo/Tectronic 1982) eine Sonderfahrt auf dem Netz der SP.

Beide Obusbetriebe in São Paulo befinden sich gegenwärtig in der Phase der Modernisierung (TrolleyMotion berichtete). Noch im Laufe dieses Jahres könnten weitere neue Niederflurwagen bestellt werden.

In der Ausgabe 5/2009 der Zeitschrift „Stadtverkehr“ werden die Obusbetriebe in São Paulo ausführlich vorgestellt.

### **Sao Paulo (EMTU) [BR] - Der Corridor wird ausgebaut**

Dirk Budach - 23.03.09

Die EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) unterhält in São Paulo unter dem Namen "Corridor Metropolitano" 33km separaten Busfahrspuren, davon 22 km elektrifiziert auf der Strecke São Mateus - Santo André - São Bernardo do Campo – Ferrazópolis / Piraporinha. Nun wurde die Elektrifizierung auch der verbleibenden 11 km Piraporinha - Diadema – Jabaquara ausgeschrieben, mit dem Bau soll noch in diesem Jahr begonnen werden, im nächsten Jahr ausserdem mit dem Abzweig von Diadema nach Brooklin (11 km) in gleicher Ausführung. Die EMTU-Strecken werden von der privaten Gesellschaft Metra mit aktuell 78 einsatzfähigen Wagen betrieben, darunter bislang 22 Niederflurobusse von Busscar. Die offizielle Übergabe eines Niederflur-Prototypen von CAIO/Mercedes-Benz/Eletra Typ Millenium II ist in Kürze zu erwarten, ein solcher Wagen fährt ebenfalls als Vorserienwagen schon auf dem Netz der städtischen SP.

### **Neuer Niederflurobustyp im Einsatz**

Dirk Budach - 25.05.09

Der zweite Trolleybusbetrieb in der brasilianischen Millionenstadt São Paulo, gehört der EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) und wird im Rahmen einer Betreiberkonzession von Obussen der Gesellschaft Metra befahren.

Nachdem seit 2002 bereits insgesamt 22 Niederflurobusse von Busscar/WEG in Dienst gestellt worden waren (Wagen 7201-7221 und 7301), stellte Metra im Frühjahr einen Wagen eines anderen Herstellers in Dienst, einen CAIO/Mercedes-Benz/Eletra Typ Millenium II unter der Nummer 7400. Ein ähnlicher Probewagen läuft seit Monaten ohne Wagennummer auf dem Netz der städtischen SP Trans in roter Lackierung. Für die vorgesehenen Netzausbauten sollen weitere Niederflurobusse ausgeschrieben werden.

Neben den genannten Wagen kommen aktuell:

10 Gelenkwagen (Nr. 8024-8033 Volvo/Marcopolo/Toshiba), sowie

46 gebrauchte Zweiachser (Nr. 7047-7068 Scania/Marcopolo/Powertronics ehemals Belo Horizonte und Nr. 7069-7092 Tutti/Scania/Marcopolo/Powertronics ehemals SP Trans) zum Einsatz.

### **Johannesburg [ZA] - Britischer Trolleybus kehrt aus Südafrika heim**

Dirk Budach - 25.05.09

Im britischen Trolleybusmuseum in Sandtoft waren bislang europäische Fahrzeuge ausgestellt, doch seit neuestem gehört zur Sammlung auch ein Fahrzeug aus Südafrika. Der Obus kam am 24.04.2009 im Hafen von Southampton an und wurde auf einem Tieflader zu seinem vorläufigen Abstellplatz bei Reading gebracht.

Beim erworbenen Wagen 589 handelt es sich um einen Doppeldecker aus einer Serie von 45 BUT 9641T mit MCCW H40/31D Aufbau, aus 1948, die als Export aus Großbritannien zur Komplettierung einer Vorkriegslieferung ähnlicher Wagen, von denen 18 aufgrund der Kriegsereignisse an London Transport statt nach Johannesburg geliefert worden waren. Johannesburgs BUT Obusse waren nahezu baugleich mit den SA3 Class Wagen in London. Wagen 589 wurde 1974 außer Dienst gestellt und war zur Erhaltung und Rückkehr nach Großbritannien vorgesehen, verbrachte jedoch die meiste Zeit im National Park on Natal und anschließend im Durban Transport Museum. Als die Aktivitäten dieses Museums keine weitere Unterstützung auf lokaler Ebene mehr bekamen, wurden Mitglieder des britischen Trolleybus Museums in Sandtoft aktiv und organisierten den Rücktransport.

Für die Aufarbeitung sind rund £100,000 nötig, sie wird etwa 18 Monate dauern. Zur Unterstützung des Projekts wurde eine eigene Website eingerichtet: [www.johannesburg589.com](http://www.johannesburg589.com).

Trolleybusse fuhren in Johannesburg bis 1986, zuletzt als Probetrieb für eine neue Fahrzeuggeneration, die jedoch nie beschafft wurde.

Text: Press Release by Sandtoft Transport Centre Limited / Dirk Budach